



Kantatie 67 parantaminen välillä Ilmajoki– Seinäjoki, YVA ja yleissuunnitelma

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma



Kantatie 67 parantaminen välillä Ilmajoki–Seinäjoki, YVA ja yleissuunnitelma

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma

YHTEYSTIEDOT

HANKKEESTA VASTAAVA

**Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus,
Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue**
PL 156, 60101 Seinäjoki

Projektipäällikkö Minna Pasanen
etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi
puh. 0295 027 027

YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIMENETTELYN YHTEYSVIRANOMAINEN

**Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus,
Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue.**
PL 262, 65101 Vaasa

Ylitarkastaja Elina Venetjoki
etunimi.sukunimi@ely-keskus.fi
puh. 0295 016 403

YVA-KONSULTTI Ramboll Finland Oy

YVA-vastuuhenkilö Joonas Hokkanen
etunimi.sukunimi@ramboll.fi
puh. 0400 355260

RAPORTTEJA 25 | 2020

Kantatie 67 parantaminen välillä Ilmajoki–Seinäjoki, YVA ja yleissuunnitelma
Ympäristövaikutusten arviointiohjelma

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Ramboll Finland Oy / Aija Nuoramo
Kansikuva: Nikkolantien ja Seinäjoentien välinen risteys (Ramboll 2020)
Kartat: sisältää Maanmittauslaitoksen 07/2020 aineistoa

ISBN 978-952-314-869-7 (PDF)

ISSN 2242-2846

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-869-7

www.doria.fi/ely-keskus

Sisällys

Alkusanat	8
1. Hankkeen esittely	11
1.1 Hankkeen sijainti.....	11
1.2 Hankkeen tausta ja sen liittyminen aikaisempiin suunnitelmiin	11
1.3 Hankkeen tavoitteet	12
1.4 Suunnitteluvaiheet.....	12
1.5 Hankkeen liittyminen maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnitteluun	13
1.5.1 Valtakunnalliset tavoitteet	13
1.5.2 Seudulliset tavoitteet.....	14
2. Ympäristövaikutusten arviointimenettely ja osallistuminen	15
2.1. Lähtökohdat	15
2.2. Suunnittelun eteneminen ja YVA-menettely osana suunnittelua	15
2.3. Osapuolet	17
2.4. Osallistuminen	17
2.4.1. Lähtökohdat ja tavoitteet.....	17
2.4.2. Tiedottaminen	17
2.4.3. Yleisötilaisuudet ja työpajat.....	17
2.4.4. Kokoukset	18
2.4.5. Karttapalautekysely.....	18
2.4.6. Palautekäsittely.....	18
3. Vaihtoehdot ja niiden muodostaminen	19
3.1. Lähtökohdat	19
3.2. Arvioitavien tielinjausten muodostaminen.....	19
3.3. Arvioitavat tielinjaukset.....	19
4. Suunnittelualueen nykytila	22
4.1. Liikenne	22
4.1.1. Liikenneverkko ja -määrät.....	22
4.1.2. Joukkoliikenne	24
4.1.3. Jalankulku- ja pyöräliikenne	24
4.1.4. Maatalousliikenne ja erikoiskuljetukset	25
4.1.5. Raideliikenne	25
4.1.6. Liikenneturvallisuus.....	26
4.1.7. Liikenne-ennuste.....	29
4.2. Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne	31
4.2.1. Yhdyskuntarakenne ja asutus.....	31
4.2.2. Elinkeinot	33
4.2.3. Kaavoitustilanne.....	33
4.3. Maisema ja kulttuuriympäristö	45
4.3.1. Maiseman yleispiirteet	45
4.3.2. Maiseman ja kulttuuriympäristön arvoalueet ja -kohteet.....	46
4.3.3. Muinaisjäännökset	48
4.4. Luonnonympäristö	49

4.4.1. Luonto ja luonnonsuojelu	49
4.4.2. Maa- ja kallioperä.....	51
4.4.3. Pinta- ja pohjavedet	52
4.4.4. Tulvavedet (tulvavaara-alueet)	54
4.5. Melutilanne	54
5. Arvioinnin eteneminen	56
5.1. Arvioitavat vaikutukset ja vaikutusalue.....	56
5.2. Arvioitavien ympäristövaikutusten rajaukset	57
5.3. Selvitykset ja muu arvioinnissa käytettävä aineisto	57
5.4. Vaihtoehtojen vertailu	58
6. Arvioitavat vaikutukset ja niiden arviointimenetelmät	59
6.1. Arvioitavien ympäristövaikutusten rajaukset	59
6.2. Liikenteelliset vaikutukset	59
6.3. Ympäristövaikutukset.....	60
6.3.1. Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön	60
6.3.2. Vaikutukset luonnonoloihin ja luonnon monimuotoisuuteen	60
6.3.3. Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin.....	62
6.3.4. Tulvavaikutukset	63
6.3.5. Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön	63
6.3.6. Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön.....	63
6.3.7. Meluvaikutukset	64
6.3.8. Vaikutukset ilmaan ja ilmastoon.....	64
6.3.9. Tärinä.....	65
6.3.10. Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen.....	65
6.3.11. Vaikutukset terveyteen.....	65
6.3.12. Rakentamisen aikaiset vaikutukset.....	66
6.4. Yhteiskunta- ja liikennetaloudelliset vaikutukset	66
6.5. Yhteisvaikutukset	66
7. Epävarmuustekijät, haitallisten vaikutusten rajoittaminen ja seuranta.....	67
7.1. Epävarmuustekijät.....	67
7.2. Haitallisten vaikutusten rajoittamiskeinot	67
7.3. Vaikutusten seuranta.....	67
8. Jatkosuunnittelu, luvat ja päätökset	68
8.1. Jatkosuunnittelu	68
8.2. Hankkeen toteutusaikataulu	68
8.3. Tarvittavat luvat ja päätökset.....	68
Lähdeluettelo.....	70

Alkusanat

Tämä ympäristövaikutusten arviointiohjelma (YVA-ohjelma) on ensimmäinen vaihe ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä (YVA -menettely), joka koskee kantatien 67 parantamista Ilmajoen ja Seinäjoen välillä. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tavoitteena on tutkia eri linjausvaihtoehtojen vaikutuksia mm. asukkaisiin ja ympäristöön. Lisäksi selvitetään mahdollisuudet haitallisten vaikutusten lieventämiseen ja torjuntaan. Ympäristövaikutusten arvioinnissa ja yleissuunnitelmassa tutkitaan erilaisia valtatie parantamisen vaihtoehtoja ja arvioidaan niiden vaikutuksia. Vaihtoehtoina tutkitaan kantatien parantamista nykyisellä paikallaan ja kantatien kehittämistä osittain junaradan pohjoispuolella sekä vaihtoehtoa, jossa kantatien kehittäminen toteutetaan siirtämällä junarata osittain pohjoiseen. Lisäksi tarkastellaan nykyisen tien vähäisempää parantamisvaihtoehtoa.

Sovellettava YVA-menettely perustuu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettuun lakiin. YVA-lain mukaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä laaditaan aluksi ympäristövaikutusten arviointiohjelma. Se on suunnitelma siitä, mitä vaihtoehtoja tutkitaan, mitä vaikutuksia arvioidaan ja miten ja millä tarkkuudella arviointi tehdään. Lisäksi arviointiohjelmassa kuvataan, miten vuoropuhelu ja tiedottaminen järjestetään.

Arviointiohjelman jälkeen tehdään varsinainen vaikutusten arviointi ja sen tulokset kootaan ympäristövaikutusten arviointiselostukseksi. Yleissuunnittelua tehdään samanaikaisesti YVA-menettelyn aikana. YVA-menettelyn jälkeen Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus tekee päätöksen jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta. Tämän jälkeen valitusta vaihtoehdosta laaditaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukainen yleissuunnitelma.

Hankkeesta vastaa Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskus) Liikenne ja infrastruktuuri -vastuualue. YVA-menettelyn yhteysviranomaisena toimii Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue. Ympäristövaikutusten arviointiohjelman laadinnassa konsulttina on toiminut Ramboll Finland Oy.

Asiantuntijoiden pätevyys käy ilmi alla olevasta taulukosta.

Asiantuntija	Tehtävät ja pätevyys
FT, dos. Joonas Hokkanen	YVA-projektipäällikkö Hokkasella on 30 vuoden kokemus laajojen, monialaisten projektien ja analyysien johtamisesta. Hokkanen on kehittänyt laajasti käyttöön otettuja ympäristösuunnittelun ja päätöksenteon optimointi-, tuki- ja ohjausmenetelmiä. Hokkanen on johtanut yli 100 vaikutusten arviointiprojektia. Hän on kehittänyt suomalaisen hallinnon käyttöön myös ohjelmaston vaikutusten arviointiin soveltuvia menetelmiä.
Ins. AMK Satu Rajava	Hankkeen kokonaisprojektipäällikkö Rajavalla on lähes 25 vuoden kokemus erilaisten väylähankkeiden suunnittelusta. Rajavan on erikoistunut suuriin väylähankkeisiin ja niiden projektinhallintaan sekä laadunvarmistukseen.
Ins. AMK Sari Kirvesniemi	Pääsuunnittelija Kirvesniemellä on yli 28 vuoden kokemus väylähankkeiden esi- ja yleissuunnittelussa. Hän on ollut mukana useissa hanketta vastaavissa suunnittelutehtävissä, joissa on vastannut hankkeen väylä suunnittelusta.
YTM Timo Laitinen	YVA-projektikoordinaattori Timo Laitinen toimii Rambollissa asiantuntijana ja projektipäällikkönä ja on toiminut pääsääntöisesti erilaisten vaikutusten arviointiin ja maankäytön suunnitteluun liittyvien tehtävien parissa noin 7 vuoden ajan. Laitinen on ollut useissa YVA-menettelyissä projektikoordinaattorina ja varaprojektipäällikkönä. Laitisen erityisosaamista ovat maankäytön ja kaavoituksen sekä maiseman ja kulttuuriympäristöjen vaikutusten arvioinnit.
FM Tiina Virta	Paikkatietovastaava

Asiantuntija	Tehtävät ja pätevyys
	Virta on toiminut Rambollissa suunnittelijana 7 vuoden ajan eri tasoisten vaikutusten arviointien parissa (YVA, maakunta-, yleis- ja asemakaavat) sekä useissa tiehankkeissa. Virran erityisosaamista ovat luonto- ja paikkatietoasiat.
FM, Ins. AMK Venla Pesonen	Vuorovaikutuksen ja ihmisiin kohdistuvien vaikutusten asiantuntija Venla Pesonen on kokenut vuorovaikutusasiantuntija sekä sosiaalisten vaikutusten arvioija useissa YVA-hankkeissa. Hänellä on usean vuoden kokemus sidosryhmäyhteistyön suunnittelusta ja toteutuksesta sekä vuorovaikutteisen tiedonhankinnan, analysoinnin ja raportoinnin menetelmistä monenlaisissa hankkeissa.
RA amk Pirjo Pellikka	Asiantuntija (maankäyttö ja kaavoitus) Pellikka toimii Rambollissa kaavoitusarkkitehtinä ja projektipäällikkönä maankäytön suunnitteluun ja kaavoitukseen sekä vaikutusten arviointiin liittyvissä tehtävissä, joista hänellä on 15 vuoden kokemus. Pellikka on ollut useissa YVA-menettelyissä maankäytön asiantuntijana ja hänellä on kokemusta myös projektikoordinaattorin tehtävistä. Hänellä on kaavan laatijan pätevyys ja hänen erityisosaamistaan ovat maankäytön ja kaavoituksen vaikutusten arvioinnit.
Maisema-arkkitehti Kaisa Rantee	Asiantuntija (maisema ja kulttuuriympäristö) Ranteella on noin 15 vuoden kokemus erilaisista maisemaa, kulttuuriympäristöä ja maankäytön kehittämistä koskevista hankkeista. Hän on vastannut maisema- ja kulttuuriympäristöselvitysten laadinnasta ja vaikutusten arvioinneista lukuisissa asema- ja yleiskaavoissa sekä YVA-menettelyä edellyttävissä tie-, kaivos- ja tuulivoimahankkeissa.
Arkkitehti Eveliina Könttä	Asiantuntija (rakennettu kulttuuriympäristö) Könttällä on seitsemän vuoden kokemus rakennettuun kulttuuriympäristöön liittyvistä tehtävistä. Könttä on osallistunut asiantuntijana erilaisiin kulttuuriympäristöä koskeviin suunnittelu- ja selvitystehtäviin. Viimeaikaisia kulttuuriympäristöön liittyviä töitä Könttällä ovat Ympäristöministeriölle laadittu kulttuuriympäristön sanastotyö sekä muun muassa Lappeenrannan ja Joensuun kaupungeille tehdyt kulttuuriympäristöselvitykset.
FM Jari Hosiokangas	Asiantuntija (meluselvitys, ilmanlaatu) Hosiokankaalla on yli 20 vuoden kokemus meluun liittyvästä suunnittelusta, mm. väylä- ja YVA-hankkeissa. Lisäksi hän on tehnyt paljon ilmanlaatuun liittyviä arviointeja eri YVA-selvityksissä.
DI Anne Kiljunen	Asiantuntija (ilmanlaatu, terveys) Kiljusella on kokemusta erilaisista ympäristöasiantuntijan tehtävistä ilmanlaatuun liittyen seitsemän vuoden ajalta. Hän on tehnyt paljon ilmanlaatuun liittyviä arviointeja mm. eri YVA-selvityksissä ja ympäristölupahakemuksissa.
Ins. AMK, luontokartoittaja EAT Ville Yli-Teevahainen	Asiantuntija (luonto, luonnonsuojelu) Yli-Teevahaisella on monipuolinen ja vankka kokemus eri luontoselvityksistä ja ympäristövaikutusten arvioinneista yli 17 vuoden ajalta. Hän toimii Rambollissa projektipäällikkönä luontoselvityksissä, YVA-hankkeissa sekä luontovaikutusten arviointia (kaavat, Natura-arvioinnit) koskevista hankkeista sekä toimii lisäksi ympäristönsuojelu- ja vesilain lupa- ja suunnitteluhankkeissa.
DI Kimmo Heikkilä	Liikennesuunnittelun sekä liikenne- ja yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arvioinnin vastuhenkilö Heikkilä toimii projektipäällikkönä ja suunnittelijana Smart Mobility Tampere -yksikössä erilaisissa esi-, yleis- ja liikennesuunnitteluun liittyvissä projekteissa. Hänellä on liikennesuunnittelusta sekä väylä- ja liikennehankkeiden vaikutusten arvioinnista koke-

Asiantuntija	Tehtävät ja pätevyys
	musta 11 vuoden ajalta. Erikoisosaamisalueina Heikkilällä ovat tiehankkeiden vaikutusten ja vaikuttavuuden arviointi sekä hankearviointi, liikenteelliset esiselvitykset, liikenteen toimivuustarkastelut, erikoiskuljetuksiin liittyvät selvitykset sekä paikkatieto-analyysit.
FM Liisa Koivulehto	Asiantuntija (pohjavesi) Koivulehto toimii suunnittelijana Rambollin pohjavesiryhmässä. Hän on asiantuntija mm. vesitalous- ja ympäristölupahakemusten laatimisessa, pohjavesitarkkailuissa, tutkimustulosten visualisoinnissa sekä 3D-maaperämallinnuksessa.
DI Simo Loukonen	Asiantuntija (maaperä) Loukonen on toiminut geoteknisenä suunnittelijana 14 vuoden ajan. Hänellä on Fise Oy:n myöntämä Poikkeuksellisen vaativa -vaativuusluokan infrarakentamisen pohjarakennesuunnittelija pätevyys.
MMM Jaana Huuhko	Asiantuntija (pintavedet) Jaana Huuhko toimii Rambollissa asiantuntijana ja projektipäällikkönä. Hänellä on kokemusta erilaisista ympäristöasiantuntijan tehtävistä vesistöasioihin liittyen 15 vuoden ajalta. Vesistöosaaminen painottuu erityisesti vesien tilan kartoituksiin, haitta-aineselvityksiin, vesistövaikutusten arviointiin ja vesilain mukaisiin lupahakemuksiin. Huuhko on ollut esimerkiksi YVA-hankkeissa vesistövaikutusten arvioitsijana mm. erilaisissa teollisuuden, jätehuollon ja energialaitosten ja tiehankkeissa.
DI Virve Kupiainen	Asiantuntija (tulvat ja happamat sulfaattimaat) Kupiainen on toiminut suunnittelijana ja asiantuntijana erilaisissa vesistöhankeissa yli 9 vuotta. Kupiainen mm. antaa siltojen aukkolausuntoja, tekee tulvasuojelutoimenpiteiden suunnittelua ja laatii vesilain mukaisia lupahakemussuunnitelmia. Hän on mukana happamien sulfaattimaiden esiintymistä, vaikutuksia ja hallintaa selvittävässä hankkeissa ja on arvioinut erityisesti happaman valuman vesistövaikutuksia niin laajoilla vesistöalueilla kuin kaavarunkoalueillakin.
TkT Ville Lehtonen	Asiantuntija (tärinä) Lehtonen toimii Rambollissa asiantuntijana ja projektipäällikkönä geotekniikan alalla. Tärinäselvityksistä Lehtosella on noin 5 vuoden kokemus, sisältäen rakennus-, kaa-voitus- ja YVA-hankkeita.

Etelä-Pohjanmaan ELY:sta työtä ovat ohjanneet projektipäällikkö Minna Pasanen ja Janne Ponsimaa.

Työn ohjausryhmässä olivat yllämainittujen Etelä-Pohjanmaan ELY:n edustajien ja tilaajan projektikonsultin lisäksi

- Anders Östergård, ELY-keskus
- Jarmo Salo, ELY-keskus
- Elina Venetjoki, ELY-keskus
- Ari Perttu, ELY-keskus
- Elisa Sanasvuori, Väylävirasto
- Jouni Juuti, Väylävirasto

Työn hankeryhmässä olivat Etelä-Pohjanmaan ELY:n edustajien lisäksi

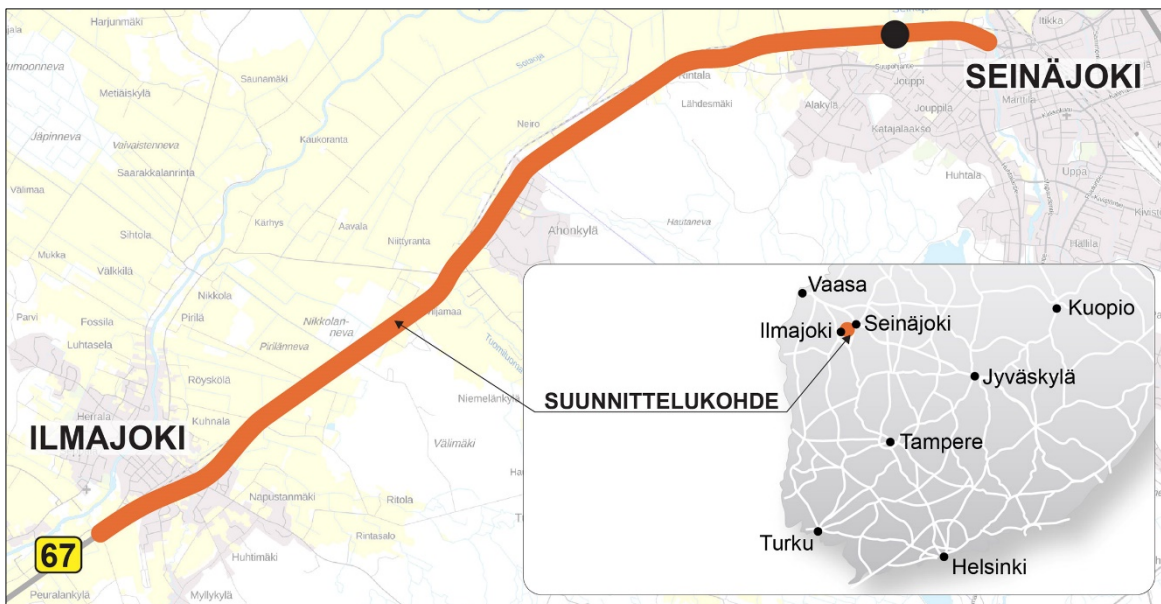
- Elisa Sanasvuori, Väylävirasto
- Jani Palomäki, Etelä-Pohjanmaan liitto
- Tapio Mäntymaa, Ilmajoen kunta
- Seppo Pirttikoski, Ilmajoen kunta
- Keijo Kaistila, Seinäjoen kaupunki
- Jyrki Kuusinen, Seinäjoen kaupunki

1. Hankkeen esittely

1.1 Hankkeen sijainti

Suunnittelualue sijoittuu kantatiellä 67 Seinäjoen ja Ilmajoen välille. Suunnittelualue on välillä Hannuksela Ilmajoki – Itikka Seinäjoki. Tieosuuden pituus on noin 16 km. Suunnittelualueen läntisin osa alkaa Ilmajoelta Hannukselantien liittymäalueelta jatkuen kantatien 67 kaksiajorataisen osuuden alkuun Seinäjoelle. Suunnittelualue on esitetty alla olevassa kuvassa (Kuva 1-1).

Suupohjan rata lukuisine tasoristeyksineen kulkee kantatien 67 välittömässä läheisyydessä. Radan risteys- ja kantatien 67 liittymäjärjestelyt ovat turvottomia erityisesti vakavien liikenneonnettomuuksien riski on koholla. Nykyisin radalla kulkee pääsääntöisesti 1 - 2 tavarajunaa viikossa puunkuormauksen takia Seinäjoen suuntaan. Rata ei ole sähköistetty.



Kuva 1-1. Hankealueen sijainti.

1.2 Hankkeen tausta ja sen liittyminen aikaisempiin suunnitelmiin

Kantatie 67 on Ilmajoen ja Seinäjoen välillä sekaliikennetie, jonka liikennejärjestelyt eivät ole enää riittävät kasvaneille liikennemäärille. Nykyinen kaksikaistainen tie tasoliittymineen on kiireesti parannettava korkeatasoisemmaksi.

Osuuden aiemmat suunnitteluvaiheet ovat seuraavat:

- Nikkola–Rintalanmäki osuuden yleissuunnitelma 1995: Suunnitelmassa esitetyt maastokäytävät on esitetty Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavassa ja niitä koskevia varauksia on vahvistettu myös yleis- ja asemakaavoissa. Vuoden 1995 yleissuunnitelmassa ei ole varauduttu tien nelikaistaisuuteen eikä yleissuunnitelma ole lainvoimainen.
- Etelä-Pohjanmaan pääteiden logistiikka- ja maankäyttöselvitys 2011.
- Kurikka-Ilmajoki-Seinäjoki-Lapua joukkoliikenteen laatukäytäväselvitys 2012.

- Kauhajoki - Kauhava palvelutasoselvitys vuonna 2014: Palvelutasoselvityksen taustalla ovat käytävän käyttäjätarpeet. Keskeiset palvelutasopuutteet nykytilassa liittyvät liikenneturvallisuuteen, matkojen sujuvuuteen ja joukkoliikenteen palvelutasoon.
- Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2017: Nostettu esiin välin parantamistarpeet.
- Etelä-Pohjanmaan maakunnan joukkoliikenteen palvelutasosuunnitelma 2014-2018.
- Suunnitteluperusteet 3/2020: Suunnitteluperusteissa on esitetty varsinaisten suunnitteluperusteiden lisäksi mm. hankkeen nykytila, ongelmat ja tarpeet.

1.3 Hankkeen tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta vilkkaasti liikennöidyllä kaksikaistaisella tieosuudella korvaamalla tasoliittymiä eritasoliittymillä ja rakentamalla tielle toinen ajorata. Työn keskeinen päämäärä on löytää toimiva ratkaisu, jolla on laaja yhteiskunnallinen ja ympäristöllinen hyväksyttävyys. Tämä edellyttää, että hankkeen vaikutukset selvitetään mahdollisimman totuudenmukaisesti ja eri vaihtoehdot tutkitaan riittävän syvästi.

Kantatie 67 alkaa Pohjanlahden rannikolta Kaskisista. Se yhdistää maakunnan keskeisen kasvukäytävän varren kaupunkeja Kauhajoki-Kurikka-Ilmajoki-Seinäjoki - akselilla ja palvelee lisäksi Länsi-Suomen rannikolle suuntautuvaa pitkämatkaista liikennettä. Nykyiset kantatien 67 yhteydet Suupohjan, Kurikan ja Ilmajoen suunnasta Seinäjoelle sekä valtatielle 19 ovat heikot muun muassa niiden epäjatkuvuuden, herkän ruuhkautumisen ja puutteellisen palvelutason vuoksi. Tämä aiheuttaa ongelmia erityisesti puutavara- ja raaka-ainekuljetuksille sekä teollisuuden ja kaupan kuljetuksille. Logistiikan toimivuuden lisäksi ongelmia ilmenee myös henkilöautoliikenteen sujuvuudelle ja jalankulun ja polkupyöräilyn turvallisuudelle.

Hankkeen ensisijaiset tavoitteet on kuvattu kohteiden alla taulukossa **lihavoidulla kirjaintyylillä**, täydentävät tavoitteet ilman lihavoitua.

Taulukko 1-1. Hankkeen tavoitteet ja niiden priorisointi.

TAVOITE	PRIORISOINTI
Valtakunnalliset tavoitteet	
Pitkämatkaisen raskaan liikenteen, tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuuden, toimintavarmuuden sekä matka-aikojen ennakoitavuuden parantaminen (kommentit 1 ja 2)	Ensisijainen
Parannetaan alueen yhteyksiä päätieverkkoon ja satamiin.	Täydentävä
Parannetaan erikoiskuljetusten reittiä ja turvataan erikoiskuljetukset.	Täydentävä
Seudulliset ja paikalliset tavoitteet	
Parannetaan Suupohjan ja Seinäjoen talousalueen tavarakuljetusten sekä työ- ja asiointimatkojen sujuvuutta ja turvallisuutta (kommentit 1 ja 2)	Ensisijainen
Edistetään joukkoliikenteen edellytyksiä	Täydentävä
Edistetään jalankulun ja pyöräilyn käytön edellytyksiä ja turvallisuutta	Täydentävä
Kommentit	
1) Logistiikan kuljetukset • Tavoite on, että tavaraliikenteen kuljetusten matka-aika vastaa nopeusrajoituksen mukaista matka-aikaa. • Hitaan ajoneuvoliikenteen / maatalousliikenteen häiriöt vähenevät	
2) Henkilöliikenne • Tavoite on, että pitkämatkaisen ja paikallisen henkilöliikenteen matka-aika vastaa nopeusrajoituksen mukaista matka-aikaa	

1.4 Suunnitteluvaiheet

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 18 §:n mukaan yleissuunnitelma on aina laadittava sellaisissa hankkeissa, joihin sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun lain (252/2017) 3 luvun mukaista arviointimenettelyä. Lain 16 § mukaan, kun tienpitoviranomainen on päättänyt aloittaa yleis- tai tiesuunnitelman laatimisen, on

kiinteistöllä sallittava tutkimustöiden suorittaminen. Edellä mainittujen lain kohtien mukaisesti aloitetaan suunnittelu-työ yleissuunnitelman valmistumiseen tähtäävänä työnä, jonka ensimmäisenä vaiheena on tuottaa alueen kuntien yleiskaavoitusta palvelevat arvioinnit ja selvitykset sekä perinteisemmin maantien aluevaraus suunnittelun tarkkuutta vastaava alustava yleissuunnitelma. Suunnittelun aikana edetään kuitenkin siten, että alustava yleissuunnitelma on myös viimeisteltävissä valmiiksi yleissuunnitelmaksi, joka täyttää vaatimukset niin hallinnollisen käsittelyn kuin teknisten ominaisuuksiensa kannalta.

Kantatien 67 välille Seinäjoki – Ilmajoki suunnitellaan liikenteellisten, yhdyskuntarakenteen, maankäytön ja ympäristön näkökulmasta nykyistä turvallisempaa ja sujuvampaa. Tämä tarkoittaa samalla sitä, että maankäytön suunnittelun sekä liikenne- ja tiesuunnittelun kiinteä vuorovaikutus on välttämätöntä.

Yhteysviranomaisen YVA-selostuksesta antaman perustellun päätelmän jälkeen tehdään päätös vaihtoehdosta, josta yleissuunnitelma tehdään. Yleissuunnitelman tarkkuustaso edellyttää, että tielinjaus voidaan esittää yleiskaavoissa.

Tavoitteena on, että yhteysvälille löydetään YVA-menettelyn kautta mahdollisimman hyvä kokonaisratkaisu. Arviointiohjelman laatimisessa noudatetaan soveltuvin osin Tiehallinnon 2009 julkaisemaa ohjetta *”Ympäristövaikutusten arviointi tiehankkeiden suunnittelussa”*, jossa kuvataan YVA-lain mukainen ympäristövaikutusten arviointimenettely. Lainsäädäntö on muuttunut ohjeen laatimisen jälkeen.

1.5 Hankkeen liittyminen maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnitteluun

1.5.1 Valtakunnalliset tavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Tavoitteiden tehtävänä on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien seikkojen huomioon ottaminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa. Valtioneuvoston päätös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamisesta astui voimaan huhtikuussa 2018.

Valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista hankkeen suunnittelussa otetaan erityisesti huomioon toimivaa aluerakennetta ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta, elinympäristön laatua, kulttuuri- ja luonnonperintöä sekä toimivia yhteysverkostoja koskevat tavoitteet. Alueidenkäyttötavoitteita tarkastellaan kokonaisuutena, joka sovitetaan yhteen hankealueen maankäyttöratkaisujen ja -suunnitelmien kanssa.

Hankkeen suunnittelun kannalta valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista keskeisimpiä tavoitteita ovat:

- Alueidenkäytöllä tuetaan aluerakenteen tasapainoista kehittämistä sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja kansainvälisen aseman vahvistamista hyödyntämällä mahdollisimman hyvin olemassa olevia rakenteita sekä edistämällä elinympäristön laadun parantamista ja luonnon voimavarojen kestävä hyödyntämistä. Olemassa olevia yhdyskuntarakenteita hyödynnetään sekä eheytetään kaupunkiseutuja ja taajamia.
- Alueidenkäytöllä edistetään elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä osoittamalla elinkeinotoiminnalle riittävästi sijoittumismahdollisuuksia olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan.
- Alueidenkäytöllä edistetään kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön sekä niiden alueellisesti vaihtelevan luonteen säilymistä. Alueidenkäytöllä edistetään elollisen ja elottoman luonnon kannalta arvokkaiden ja herkkien alueiden monimuotoisuuden säilymistä. Ekologisten yhteyksien säilymistä suojelualueiden sekä tarpeen mukaan niiden ja muiden arvokkaiden luonnonalueiden välillä edistetään. Alueidenkäytössä edistetään vesien hyvän tilan saavuttamista ja ylläpitämistä.
- Liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikennemuodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän

kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytyksiä. Erityistä huomiota kiinnitetään lisäksi liikenneturvallisuuden parantamiseen.

1.5.2 Seudulliset tavoitteet

Kantatie 67 ei ole liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen mukainen maanteiden pääväylä (runkoverkko). Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaan muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla kantateilla on oltava liikennemäärään, liikkumisympäristöön ja alueellisiin tarpeisiin sovitettu hyvä matkojen ja kuljetusten palvelutaso. Eri-tyisesti vilkasliikenteisillä kantateilla tienpitäjän on varmistettava ajantasaisten liikenne- ja olosuhdetietojen saatavuus.

Ilmajoen ja Seinäjoen välillä kantatie 67 on tavoitetilanteessa keskikaiteellinen 2+2. Hannuksela - Siltala, Ilmajoki välillä kantatie on 2+1-kaistainen ohituskaistatie. Koko välillä hidasliikenne ohjataan rinnakkaistielle. Yleissuunnittelussa tullaan huomioimaan, että Kurikka - Lapua välillä on joukkoliikenteen laatukäytävä.

Suupohjan rata toimii erityisesti puunkuljetuksen väylänä. Puunkuormaus on riippuvainen radan kunnossapidosta. Radan kunnossapidosta ja lakkauttamisesta on keskusteltu, mutta kunnossapitoa on päätetty jatkaa ja radalla liikennöinti jatkuu. Lisäksi Fingrid kuljettaa muuntajat sähköasemalle ko. rataosaa pitkin.

Etelä-Pohjanmaan maakunnan pitkän tähtäimen tavoiteltu kehitys osoitetaan maakuntasuunnitelmassa, jota toteutetaan maakuntakaavalla ja maakuntaohjelmalla. Maakuntasuunnitelman 2040 tavoitteina ovat muun muassa liikenneyhteyksien ja kehityskäytävien vahvistaminen ja tulevaisuuden Seinäjoen logistiikka-alueen varmistaminen maakunnan kilpailukyvyyn edistäjänä (Etelä-Pohjanmaan liitto 2017a). Maakuntaohjelman 2018-2021 (Etelä-Pohjanmaan liitto 2017b) tavoitteet pohjautuvat väylähankkeiden osalta Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan.

Maakunnallisista strategioista liikennejärjestelmän keskeisimpänä strategiana on Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma (Etelä-Pohjanmaan liitto 2017c), jonka päivitetyn vision 2040 mukaan Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmä tukee koko maakunnan kasvua kestävästi, tukee alue- ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä sekä varmistaa maakunnan hyvän saavutettavuuden ja liikkumisedellytykset. Kestävän kasvun keskiössä on maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen sekä elinkeinoelämän kilpailukyky.

Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä koskevat palvelutasotavoitteet on määritelty aluetyypeittäin. Näistä yksi on liikennejärjestelmän ja koko maakunnan kannalta keskeisin kehityskäytävä Kauhajoki-Seinäjoki-Kauhava. Kyseinen aluetyyppi käsittää valtatiehen 19 ja kantatiehen 67 tukeutuvan, liikenteellisesti koko Etelä-Pohjanmaan kannalta selkeästi merkittävimmän kehityskäytävän Kauhajoelta Seinäjoen kautta Kauhavalle. Kantatien 67 osalta muun muassa mainitaan, että Seinäjoki-Ilmajoki-välille tulee laatia yleissuunnitelma, jotta määritetyt tavoitteet olisi mahdollista saavuttaa. Asetetut palvelutasotavoitteet liittyvät muun muassa liikenneturvallisuuden sekä elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuuden ja häiriöttömyyden parantamiseen, joukkoliikenteen kehittämiseen, kuntakeskuksissa asuvien lähipalvelujen turvalliseen ja esteettömään saavutettavuuteen kävellen ja pyörällä sekä koulumatkojen turvallisuuteen.

2. Ympäristövaikutusten arviointimenettely ja osallistuminen

2.1. Lähtökohdat

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyä koskevan lain (252/2017) tavoitteena on edistää ympäristövaikutuksen arviointia lisäämällä tietoa hankkeesta, olemassa olevasta tilanteesta, eri osapuolten näkemyksistä ja hankkeen aiheuttamista vaikutuksista. Ympäristövaikutusten arviointi keskittyy eri vaihtoehtojen vertailuun. Päätöstä jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta ei tehdä YVA-menettelyn aikana. Vaihtoehtoja vertaamalla pyritään löytämään hankkeelle toteuttamiskelpoinen ratkaisu, joka aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa luonnolle ja muille ympäristöarvoille sekä asutukselle ja ihmisten hyvinvoinnille. Hankkeen tulee lisäksi täyttää mahdollisimman hyvin sille asetetut muut tavoitteet.

2.2. Suunnittelun eteneminen ja YVA-menettely osana suunnittelua

Ympäristövaikutusten arviointimenettely jakautuu kahteen päävaiheeseen; arviointiohjelma- ja arviointiselostusvaiheeseen. Ympäristövaikutusten arviointiohjelma on suunnitelma siitä, miten hankkeen ympäristövaikutukset arvioidaan. YVA-ohjelmassa esitetään, mitä vaikutuksia tullaan arvioimaan ja miten arviointi toteutetaan. Lisäksi ohjelmassa esitetään perustiedot hankkeesta, ympäristön nykytilasta, tutkittavista vaihtoehdoista, jatkosuunnittelua varten tarvittavista luvista ja hankkeen aikataulusta sekä esitetään suunnitelma osallistumisen järjestämisestä ja tiedottamisesta.

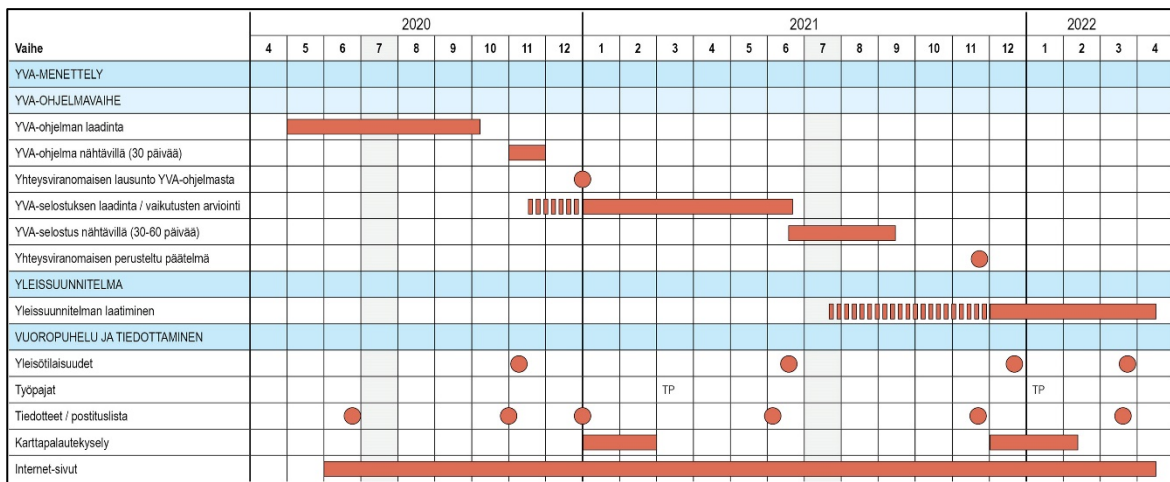
Kun arviointiohjelmassa esitetyt vaikutukset on selvitetty, kootaan tulokset arviointiselostukseen. Arviointiselostuksessa esitetään arvioinnin tulosten lisäksi selvitys alueen ympäristön nykytilasta, käytetyt arviointimenetelmät sekä vaihtoehtojen vertailu.

Arviointimenettely alkaa, kun hankkeesta vastaava toimittaa yhteysviranomaiselle ympäristövaikutusten arviointiohjelman. Arviointiselostusvaiheen yhteydessä laaditaan alustavia teknisiä tarkasteluja tutkittavista vaihtoehdoista. Hankkeen liikennetekniset ratkaisut esitetään yleispiirteisellä tarkkuudella.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelman laatiminen käynnistyi toukokuussa 2020. Arviointiohjelma valmistui lokakuussa 2020, minkä jälkeen hankkeen yhteysviranomainen asettaa ohjelman nähtäville enintään kahdeksi kuukaudeksi. Arviointiohjelman ja siitä saadun palautteen perusteella yhteysviranomainen antaa arviointiohjelmasta oman lausuntonsa kuukauden kuluessa nähtävillä olon päättymisestä.

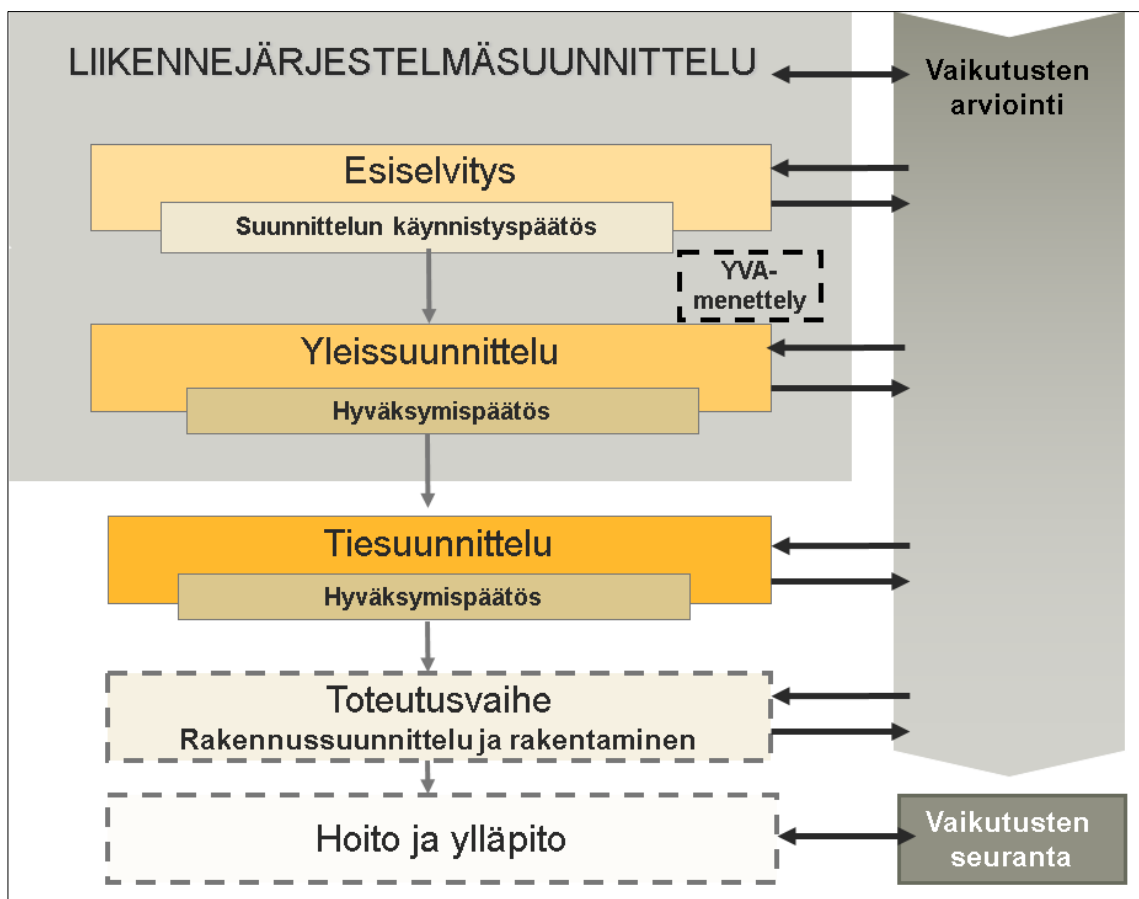
Ympäristövaikutusten arviointiohjelman ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon perusteella toteutetaan hankkeen ympäristövaikutusten arviointi sekä laaditaan ympäristövaikutusten arviointiselostus. Ympäristövaikutusten arviointiselostus valmistuu viimeistään kesäkuussa 2021 ja koko menettely päättyy, kun yhteysviranomainen antaa perustellun päätelmän arviointiselostuksesta marraskuussa 2021.

Kuvassa (Kuva 2-1) on esitetty tämän suunnittelukohteen tämän vaiheen eri toimenpiteet: alustava yleissuunnittelu, YVA-menettely (YVA ohjelma ja YVA selostus, sekä tiedottaminen ja vuoropuhelu).



Kuva 2-1. YVA-menettely, tiedottaminen ja vuoropuhelu YVA-ohjelmavaiheessa.

Tiesuunnitteluprosessi koostuu yleensä neljästä vaiheesta; esiselvityksistä, yleissuunnittelusta, tiesuunnittelusta ja rakennussuunnittelusta. Ympäristövaikutusten arviointi toteutetaan yleensä esi- tai yleissuunnitteluvaiheessa. YVA-menettelyssä esille tulleet vaikutukset huomioidaan, niitä täsmennetään ja pyritään lieventämään ja ehkäisemään myöhemmin laadittavissa lain liikennejärjestelmistä ja maanteistä mukaisissa yleis- ja tiesuunnitelmissa. Ku-
vassa (Kuva 2-2) on esitetty tiesuunnitteluprosessin ja vaikutusten arvioinnin liittyminen toisiinsa.



Kuva 2-2. Tiesuunnitteluprosessi ja vaikutusten arviointi kytkeytyvät läheisesti toisiinsa.

2.3. Osapuolet

Hankkeesta vastaa Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastualue. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yhteysviranomaisena toimii Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen Ympäristö ja luonnonvarat -vastualue. Yhteysviranomainen on se viranomainen, joka huolehtii siitä, että hankkeelle tehdään ympäristövaikutusten arviointi eli YVA. Yhteysviranomainen antaa lausunnon YVA-ohjelmasta ja perustellun päätelmän arviointiselostuksesta.

Hankkeen suunnittelua ohjaa hankeryhmä, jossa ovat edustettuina Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus (Liikenne ja infrastruktuuri- sekä Ympäristö ja luonnonvarat -vastualueet), Seinäjoen kaupunki, Ilmajoen kunta, Etelä-Pohjanmaan liitto, Väylävirasto sekä Ramboll Finland Oy. YVA-ohjelman laatiminen on tehty konsulttityönä Ramboll Finland Oy:ssä. Hankeryhmän puheenjohtajana on toiminut Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen Liikenne ja infrastruktuuri -vastualueen edustaja ja sihteerinä konsultin edustaja.

2.4. Osallistuminen

2.4.1. Lähtökohdat ja tavoitteet

Alueen asukkailla ja muilla intressiryhmillä on mahdollisuus osallistua suunnitteluun ja vaikutusten arviointiin. Näke myksiä hankkeesta ja sen vaihtoehtoista kerätään koko suunnittelun ajan.

Vuoropuhelu toteutetaan YVA-lain ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain sekä hyvän suunnittelutavan ja Liikenneviraston Väylänpidon vuorovaikutusohjeen mukaisesti (21/2011).

Hankkeen vuorovaikutus sisältää eri menetelmin toteutettua tiedottamista, tiedonhankintaa ja osallistumista sekä viranomaisten välistä yhteistyötä. Vuoropuhelussa pyritään saamaan eri toimijatahot osallistumaan tavoitteiden määrittelyyn sekä suunnittelu- ja arviointiprosessiin. Tähän pyritään tiedottamalla hankkeesta avoimesti sekä järjestämällä asukkaille osallistumismahdollisuuksia. Tavoitteena on, että suunnitteluratkaisuilla ja niiden arvioituilla vaikutuksilla on mahdollisimman laaja hyväksyttävyyys.

2.4.2. Tiedottaminen

Hankkeesta tiedotetaan asukkaille ja muille sidosryhmille tiedotteiden, postituslistan (sähköposti) sekä internetin välityksellä. Kesäkuussa 2020 on laadittu tiedote yleissuunnittelun ja ympäristövaikutusten arviointimenettelyn käynnistymisestä. Hankkeelle on avattu omat internetsivut, joita ylläpidetään Väyläviraston palvelimella osoitteessa <https://vayla.fi/etela-pohjanmaalla-suunnitteilla/kt-67-ilmajoki-seinajoki>. Internetsivuilla esitellään hanketta ja nykyistä suunnittelutilannetta, vaihtoehtoja sekä osallistumismahdollisuuksia. Lisäksi sivuilla on projektin keskeisten osapuolten yhteystiedot.

Hankkeelle on perustettu postituslista, jonka kautta tiedotetaan hankkeen etenemisestä ja osallistumismahdollisuuksista. Yleisötilaisuuksien esittelymateriaalit laitetaan internetsivuille nähtäville.

2.4.3. Yleisötilaisuudet ja työpajat

Ympäristövaikutusten arviointiohjelma tulee nähtäville marraskuussa 2020. Valtakunnallisen koronatilanteen takia ei järjestetä kaikille avointa yleisötilaisuutta, vaan ympäristöhallinnon hankesivuilla julkaistaan arviointiohjelmasta laadittu esitys, jossa kuvataan hankkeen ja arviointiohjelman pääkohdat. Ympäristövaikutusten arviointiselostusta esitellään yleisölle sen valmistuttua kesällä 2021. Esittelytilaisuus järjestetään valtakunnallinen koronatilanne ja viralliset suositukset huomioiden joko kasvokkain tapahtuvana tilaisuutena tai virtuaalisesti.

Hankkeen aikana järjestetään lisäksi 1-2 asukkaille ja muille sidosryhmille tarkoitettu työpajaa, joiden tuottamaa aineistoa käytetään hyödyksi vaikutusten arvioinnissa ja suunnittelussa. Työpajojen tavoitteena on selvittää keskeisimpien sidosryhmien näkemyksiä tiejakson nykyisistä ongelmista, tulevista tarpeista, tarkasteltavista vaihtoehtoista ja niiden vaikutuksista ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen. Työpajat järjestetään valtakunnallinen koronatilanne ja viralliset suositukset huomioiden joko kasvokkain tapahtuvina tilaisuuksina tai sähköisesti.

2.4.4. Kokoukset

Viranomaisten ja keskeisimpien sidosryhmien yhteistyötä varten on perustettu hanke- ja ohjausryhmät. Lisäksi tarpeen mukaan järjestetään asiantuntijoiden kesken pienryhmätapaamisia.

2.4.5. Karttapalautekysely

YVA-menettelyn aikana vaikutusten arviointivaiheessa perustetaan sähköinen karttapalautekysely, jonka välityksellä osalliset voivat kertoa kartalle paikannettuja näkemyksiään suunnitelmista, vaikutuksista ja alueiden käytöstä. Kyselystä tiedotetaan hankkeen internetsivuilla, postituslistalla ja mediatiedotteella. Toinen karttapalautekysely perustetaan yleissuunnitteluvaiheessa YVA-menettelyn päättyttyä.

Karttapalautekyselyn kautta saatuja palautteita käytetään hyödyksi hankkeen suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa. Palaute toimitetaan myös yhteysviranomaiselle tiedoksi.

2.4.6. Palautekäsittely

Eri tavoin saatu palaute (yleisötilaisuudet, työpajat, sähköpostit, internet ym.) analysoidaan ja kootaan yhteenvedoiksi. Konsultti kirjoittaa YVA-ohjelmaan ja -selostukseen sekä yleissuunnitelman raporttiin yhteenvedon hankkeen aikana toteutetusta vuoropuhelusta, saadusta palautteesta ja sen hyödyntämisestä suunnittelussa. Palautetta hyödynnetään vaihtoehtojen suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa.

Myös hankkeen yhteysviranomainen pyytää YVA-ohjelman ja -selostuksen nähtävillä oloaikana lausuntoja ja mielipiteitä nähtävillä olevasta aineistosta. Yhteysviranomainen huomioi vastaanottamansa palautteen omissa YVA-ohjelmasta ja YVA-selostuksesta antamissaan lausunnoissa.

3. Vaihtoehdot ja niiden muodostaminen

3.1. Lähtökohdat

Kantatiestä 67 tehdään vähintään seuraavat vaihtoehtotarkastelut:

- VE0+ Nykyisen väyläverkon vähäinen kehittäminen
- VE 1 kantatien kehittäminen pääsääntöisesti nykyisellä paikallaan
- VE 2 kantatien kehittäminen osittain junaradan pohjoispuolella
- VE 3 kantatien kehittäminen siirtämällä junarata osittain pohjoiseen

Tutkittavien vaihtoehtojen hahmottelu on tehty yhteistyössä Ilmajoen kunnan ja Seinäjoen kaupungin kanssa. Vaihtoehdot tarkentuvat YVAN selostusvaiheessa, jolloin laaditaan alustavat yleissuunnitelmat niin laajalta alueelta, että vaikutusten arviointi voidaan tehdä. Selostusvaiheessa laadittavissa alustavissa yleissuunnitelmissa otetaan kantaa myös haittojen torjuntaan ja niiden lieventämiseen.

3.2. Arvioitavien tielinjausten muodostaminen

Vaihtoehdot muodostettiin alustavien tavoitteiden, aikaisempien suunnitelmien ja selvitysten perusteella. Vaihtoehtoja tarkennetaan ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä.

Etelä-Pohjanmaan vaihemaakuntakaavassa kantatie 67 on osoitettu merkittävästi parannettavaksi kantatieksi Ilmajoen keskustan itäpuolella (Tiejaksolla Ilmajoki – Koskenkorva tulee varautua jatkuvaan ohituskaistaosuuteen tai säännöllisiin ohituskaista osuuksiin) ja Ilmajoen ja Seinäjoen välillä merkittävästi parannettavaksi 2-ajorataiseksi kantatieksi.

Tulevia järjestelyjä suunniteltaessa lähtökohtana on ollut 100 km/h nopeusrajoitus koko suunnittelualueella. Tiejärjestelyjen suunnittelussa päätieliikenteen sujuvuus ja turvallisuus on tärkeää, mutta samalla pyritään siihen, että paikalliset liikkumisjärjestelyt ja maankäytön toimintaedellytykset ovat mahdollisimman hyvät.

Linjausten muodostamisessa huomioitiin olemassa olevat tiedon perusteella nykyinen asutus, maankäytön laajeneminen, maatalous, tulvat, ympäristölliset ja maisemalliset arvot.

3.3. Arvioitavat tielinjaukset

YVA-menettelyssä tarkasteltavat vaihtoehdot ovat vertailuvaihtoehto 0+ ja kehittämisvaihtoehdot 1,2 ja 3, jotka poikkeavat toisistaan lähinnä kantatien ja junaradan linjausten osalta.

Vaihtoehdossa 0+ kantatie säilyy nykyisellään yksiajorataisena kaksikaistaisena tienä ja kantatien nopeusrajoitukset säilyvät ennallaan. Kehittämisvaihtoehdoissa (1,2 ja 3) kantatien nopeusrajoitus on 100 km/h, hidasliikenne kielletään kantatieltä ja kantatiellä ei ole tasoliittymiä eikä koko suunnittelualueella ole vartioimattomia rautatien tasoristeyksiä. Kehittämisvaihtoehtoja verrataan vaihtoehtoon 0+.

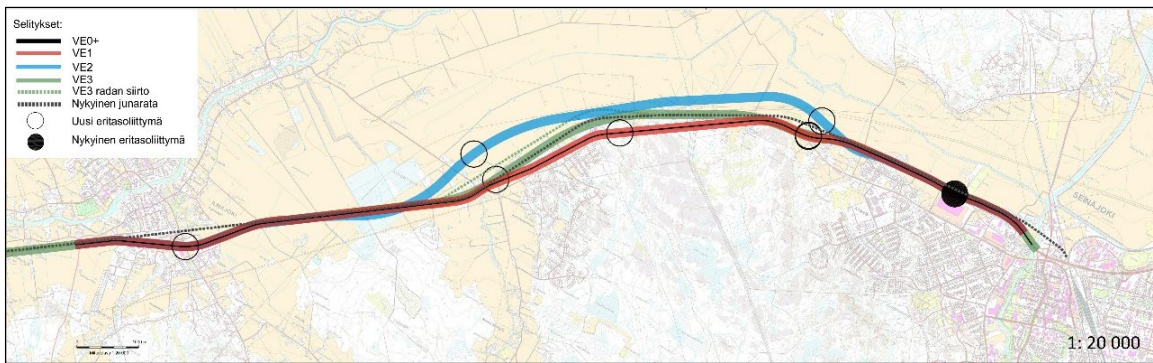
Seuraavassa on esitetty hankkeessa arvioitavat linjausvaihtoehdot tarkemmin (kuva 3-1).

- **Vaihtoehto 0+;** nykyisen väyläverkon vähäinen kehittäminen, jossa kantatielle toteutetaan lähinnä liiketurvallisuutta parantavia toimenpiteitä. Vaihtoehto 0+ on vertailuvaihtoehto. Vaihtoehdon alustavat toimenpiteet ovat:
 - Kantatielle toteutetaan kanavointi ja kääntymiskaistat Hannukselantien (mt 17379) liittymään sekä Varikontien liittymään.
 - Kantatien ja Välimäentien liittymään toteutetaan väistötila.
 - Kantatien ja Suupohjantien liittymään toteutetaan risteyssilta ja suuntaisliittymät.

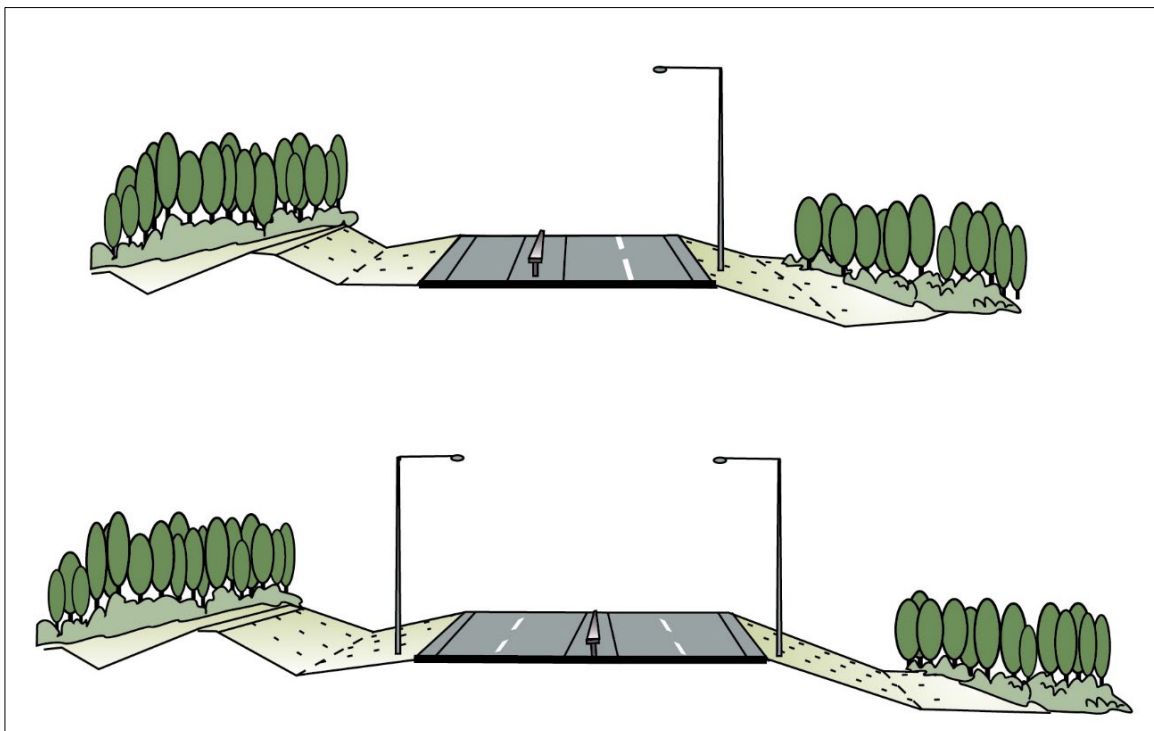
- Tasoristeykset poistetaan koko suunnittelualueelta ali- ja ylikulkusiltojen toteuttamisella ja rinnakkaistiejärjestelyin.
- **Vaihtoehto 1;** kantatien kehittäminen pääsääntöisesti nykyisellä paikallaan. Kantatie ja ratayhteys säilyvät nykyisillä paikoillaan. Vaihtoehdon alustavat toimenpiteet ovat:
 - Kantatielle toteutetaan ohituskaista (poikkileikkaus 2+1) välille Hannuksela – Siltala (Ilmajoki).
 - Kantatie parannetaan nelikaistaiseksi (poikkileikkaus 2+2) väyläksi Ilmajoen ja Seinäjoen välillä.
 - Uudet eritasoliittymät (3 kpl) toteutetaan kantatielle Ilmajoen keskustan kohdalle (Siltalan etl), Ahonkylän itäpuolelle (Ahonkylän etl) sekä kantatien ja Suupohjantien liittymään (Rintalan etl).
 - Kantatien tasoliittymät poistetaan rinnakkaistiejärjestelyin. Rinnakkaistieyhteys toteutetaan koko suunnitteluosuudelle vähintään kantatien toiselle puolelle.
 - Meluntorjunnan toteuttaminen melualueille.
- **Vaihtoehto 2;** kantatien kehittäminen osittain junaradan pohjoispuolella. Vaihtoehdon alustavat toimenpiteet ovat:
 - Kantatie toteutetaan uudelle linjaukselle junaradan pohjoispuolelle Ahonkylän kohdalla noin kahdeksan kilometrin matkalla.
 - Kantatielle toteutetaan ohituskaista (poikkileikkaus 2+1) välille Hannuksela – Siltala (Ilmajoki).
 - Kantatie rakennetaan nelikaistaiseksi (poikkileikkaus 2+2) väyläksi Ilmajoen ja Seinäjoen välillä.
 - Uudet eritasoliittymät (3 kpl) toteutetaan Ilmajoen keskustan kohdalle (Siltalan etl), Ahonkylän itäpuolelle Tuomikylän ja Nikkolantien kohdalle (Ahonkylän etl) sekä kantatien ja Suupohjantien liittymään (Rintalan etl).
 - Suupohjan rata (Seinäjoki-Kaskinen) säilyy nykyisellä paikalla. Radan tasoristeykset poistetaan koko suunnittelualueelta ali- ja ylikulkusiltojen toteuttamisella ja rinnakkaistiejärjestelyin.
 - Kantatien tasoliittymät poistetaan rinnakkaistiejärjestelyin. Rinnakkaistieyhteys toteutetaan koko suunnitteluosuudelle vähintään kantatien toiselle puolelle.
 - Meluntorjunnan toteuttaminen melualueille.
- **Vaihtoehto 3;** kantatien kehittäminen siirtämällä junarata osittain pohjoiseen. Vaihtoehdon alustavat toimenpiteet ovat:
 - Suupohjan ratayhteys (Seinäjoki-Kaskinen) toteutetaan uudelle linjaukselle noin kuuden kilometrin matkalla. Radan tasoristeykset poistetaan koko suunnittelualueelta ali- ja ylikulkusiltojen toteuttamisella ja rinnakkaistiejärjestelyin.
 - Kantatie toteutetaan nykyisen radan linjauksen kohdalle noin neljän kilometrin matkalla.
 - Kantatielle toteutetaan ohituskaista (poikkileikkaus 2+1) välille Hannuksela – Siltala (Ilmajoki).
 - Kantatie parannetaan nelikaistaiseksi (poikkileikkaus 2+2) tieksi Ilmajoen ja Seinäjoen välillä.
 - Uudet eritasoliittymät (3 kpl) toteutetaan Ilmajoen keskustan kohdalle (Siltalan etl), Ahonkylän itäpuolelle Tuomikylän ja Nikkolantien kohdalle (Ahonkylän etl) sekä kantatien ja Suupohjantien liittymään (Rintalan etl).
 - Kantatien tasoliittymät poistetaan rinnakkaistiejärjestelyin. Rinnakkaistieyhteys toteutetaan koko suunnitteluosuudelle vähintään kantatien toiselle puolelle.
 - Meluntorjunnan toteuttaminen melualueille.

Arvioitavien linjausten maastokäytävät on esitetty alla olevassa kuvassa (Kuva 3-1). Esitetty maastokäytävän leveys on noin 100-150 metriä. Linjausten tarkempi sijainti tarkentuu suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin edetessä. Alemmassa kuvassa (

Kuva 3-2) on esitetty esimerkkejä kantateiden poikkileikkauksista.



Kuva 3-1. Linjausvaihtoehtojen maastokäytävät. Maastokäytävän leveys on noin 150 metriä.



Kuva 3-2. Esimerkkejä kantatien poikkileikkauksista suunnittelualueella.

4. Suunnittelualueen nykytila

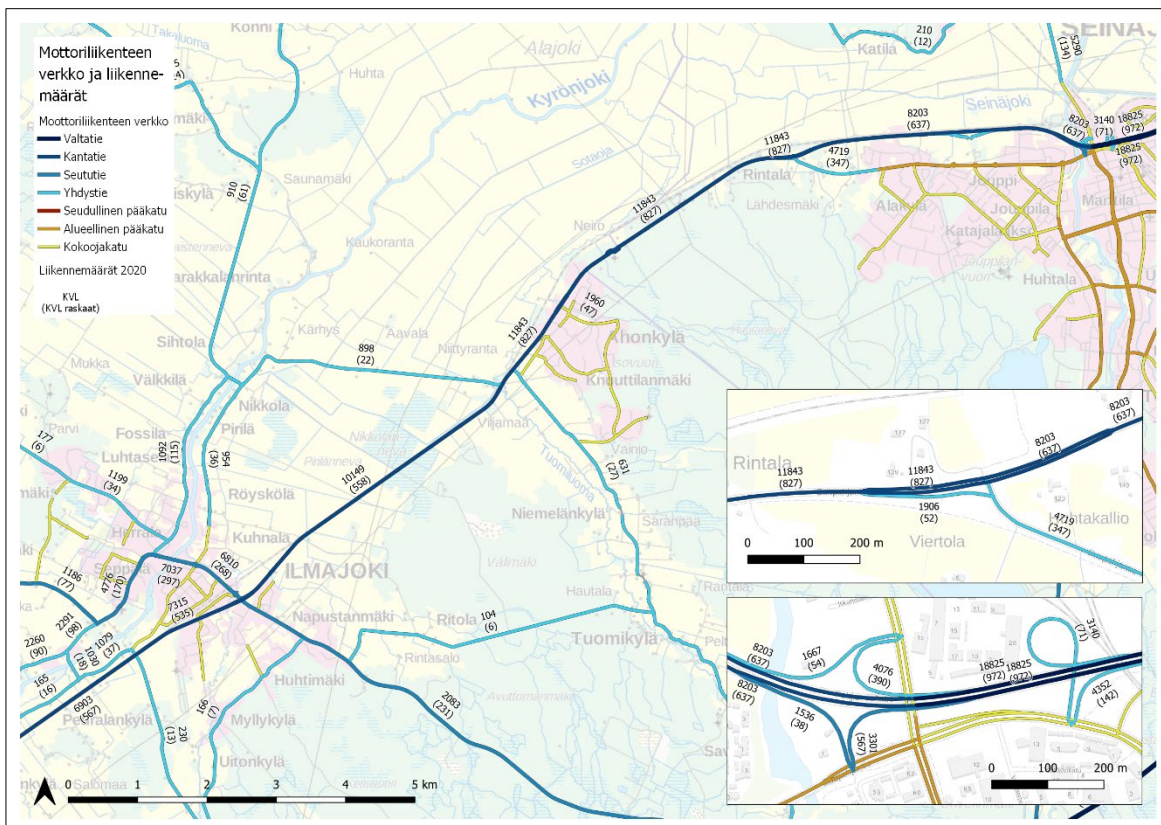
4.1. Liikenne

4.1.1. Liikenneverkko ja -määrät

Kantatie 67 ei ole liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen mukainen maanteiden pääväylä (runkoverkko). Liikennejärjestelmästä ja maanteista annetun lain mukaan muilla kuin runkoverkkoon kuuluvilla kantateilla on oltava liikennemäärään, liikkumisympäristöön ja alueellisiin tarpeisiin sovitettu hyvä matkojen ja kuljetusten palvelutaso. Eri-tyisesti vilkasliikenteisillä kantateilla tienpitäjän on varmistettava ajantasaisen liikenne- ja olosuhdetietojen saatavuus.

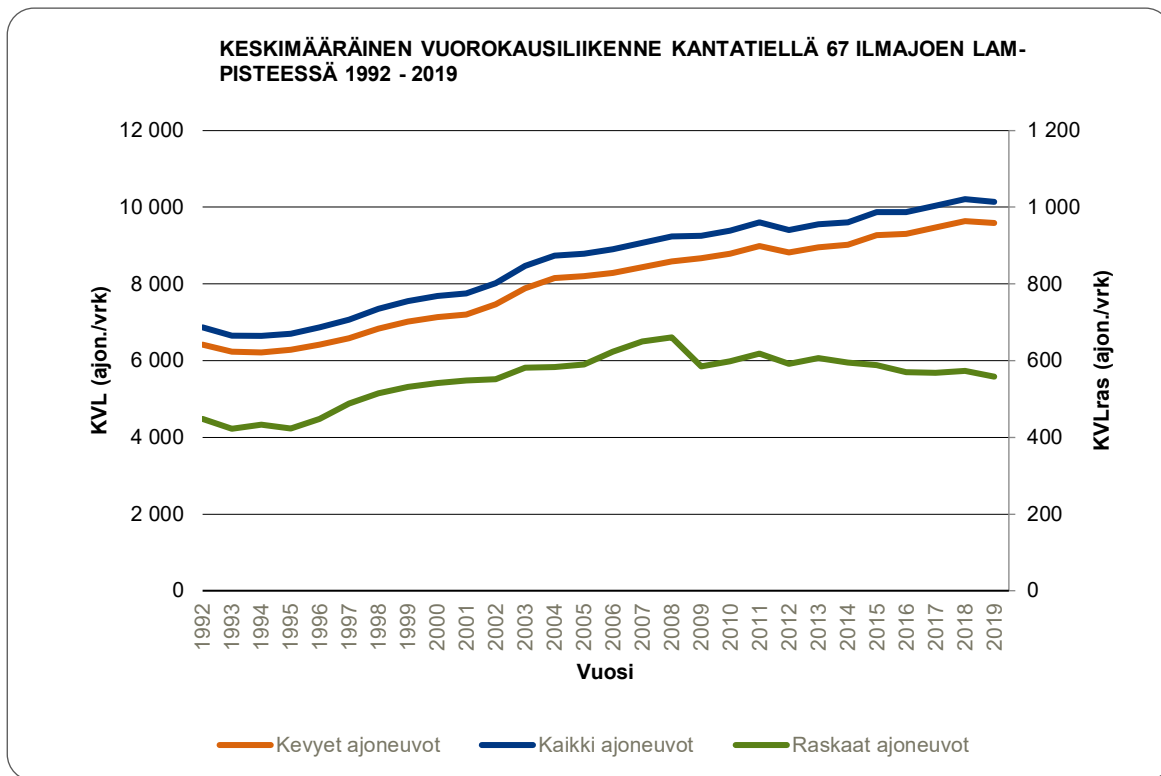
Kantatie 67 alkaa Pohjanlahden rannikolta Kaskisista. Se yhdistää maakunnan keskeisen kasvukäytävän varren kaupunkeja Kauhajoki – Kurikka – Ilmajoki – Seinäjoki -akselilla ja palvelee lisäksi Kaskisten satamaan suuntautuvaa pitkämatkaista liikennettä. Kantatien liikennemäärä on Ilmajoki – Seinäjoki välillä noin 7300 – 11900 ajon/vrk (KVL 2019)

Kuva 4-1). Raskaan liikenteen osuus on noin 7–8%. Suunnittelualue sijoittuu välille Hannuksela (Ilmajoki) – Itikka (Seinäjoki), ja sen pituus on noin 16 km.



Kuva 4-1. Keskimääräiset vuorokauden liikennemäärät (KVL, Väylävirasto 2019). Raskaan liikenteen määrä esitetty sulkeissa.

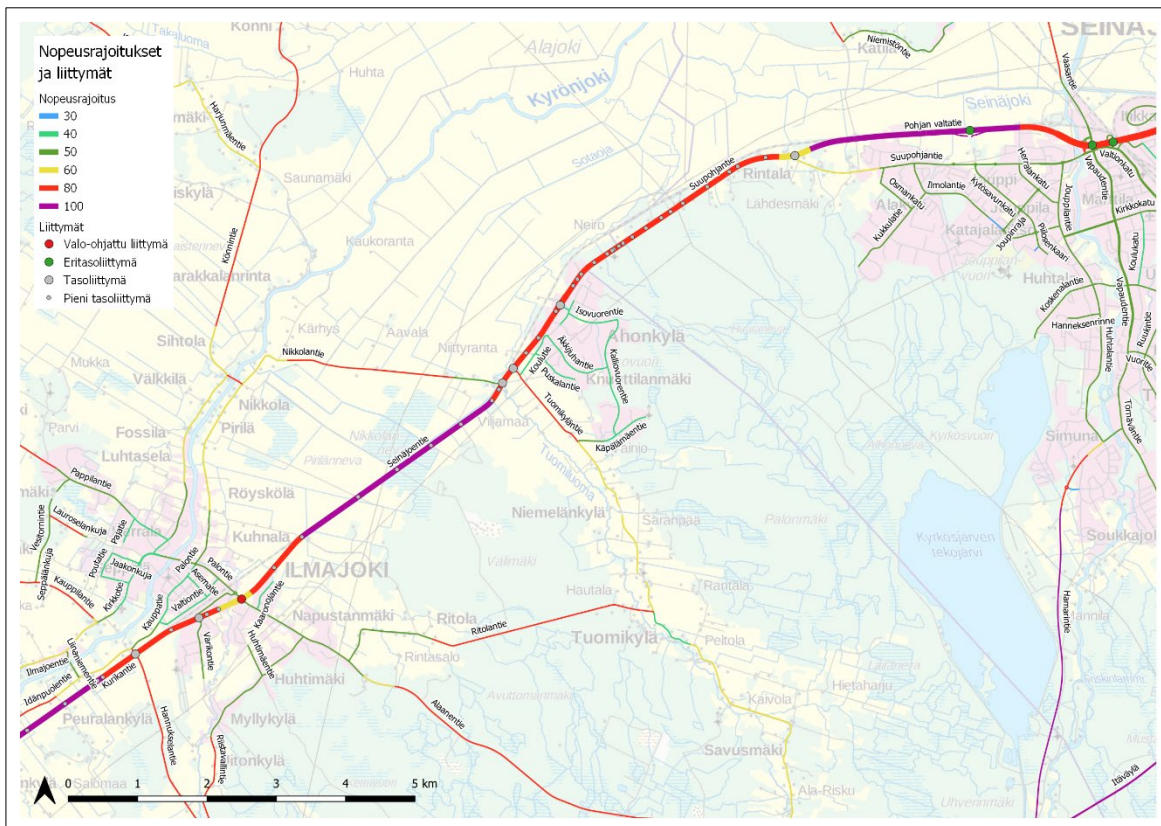
Vuodesta 1992 kantatie 67:n liikennemäärät Ilmajoen LAM-pisteen kohdalla ovat kasvaneet keskimäärin n. 1,4 % vuodessa (Kuva 4-2). Viimeisten viiden vuoden aikana (2015–2019) kasvu on ollut keskimäärin n. 0,7 % vuodessa. Raskaan liikenteen osalta trendi on kuitenkin ollut vuoden 2008 jälkeen laskeva, ja viime vuosina laskua on ollut keskimäärin 1,0 % vuodessa.



Kuva 4-2. Keskimääräisen vuorokausiliikenteen (KVL) kehitys kantatiellä 67 Ilmajoen LAM-pisteessä vuosina 1992–2019.

Ilmajoen ja Seinäjoen välillä pendelöi 3200 henkilöä vuorokaudessa (Palvelutasoselvitys 2014). Iso osa suunnittelualan liikenteestä on työmatkaliikennettä kuntien välillä. Seinäjoella sijaitsee mm. Valio, joka työllistää paljon ihmisiä.

Suunnittelualueella on useita tasoliittymiä, joissa sivusuuntien palvelutaso on heikko pääsuunnan suurten nopeuksien ja liikennemäärien takia. Nopeusrajoituksia on turvallisuuden ja palvelutason kohentamiseksi liittymien kohdalla laskettu 80:een ja 60:een kilometriin tunnissa (Kuva 4-3).



Kuva 4-3. Kantatien 67 liittymät ja nopeusrajoitukset.

4.1.2. Joukkoliikenne

Kantatiellä on Ilmajoen ja Seinäjoen välillä kuusi pysäkkiparia. Pysäkit on pääsääntöisesti toteutettu levennyksinä, eikä niillä ole mainittavaa kalustusta.

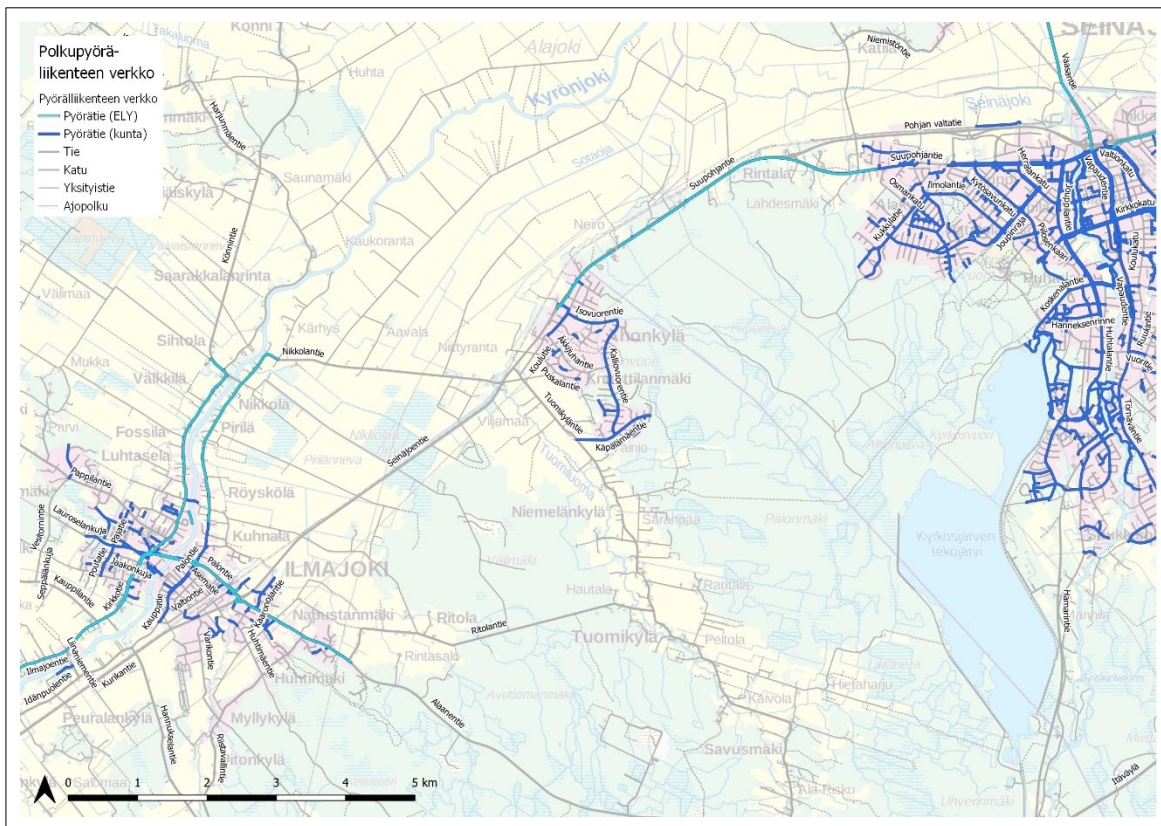
Ilmajoen ja Seinäjoen välillä kulkee arkisin kouluvuoden aikana kymmenen vuoroa suuntaansa päivässä aamulla ja iltapäivällä. Viikonloppuna kulkee muutama vuoro.

Kantatien kanssa samassa maastokäytävässä kulkevan Suupohjan radan henkilöliikenne on lakkautettu vuonna 1968.

4.1.3. Jalankulku- ja pyöräliikenne

Kantatien eteläpuolella Ahonkylän ja Rintalan välillä kulkee yhdistetty jalankulku- ja pyöräilyväylä, jolla mopoilu on sallittu (Kuva 4-4). Rintalan kohdalla jalankulku- ja pyöräilyväylä siirtyy Suupohjantien yhteyteen. Tarkastelujaksolla on yksi Ilmajoen keskustan kohdalla sijaitseva jalankululle ja pyöräilylle tarkoitettu kantatien risteävä alikulkukäytävä. Lisäksi Ahonkylän kohdalla on yksi kantatien kanssa risteävä suojatie.

Ahonkylä kuuluu Ilmajoen kuntaan, mutta Ilmajoen kuntakeskuksen ja Ahonkylän välillä on kantatien maastokäytävässä pitkä katkos jalankulku- ja pyöräliikenteen verkossa. Tällä osuudella on sattunut kuolemaan johtanut polku-pyöräonnettomuus vuonna 2019. Vaihtoehtoisena reittinä Ilmajoelta lähtee Kyrönjokea osin seuraileva pyörätie, joka jatkuu ajoradalla Nikkolantiellä ja liittyy kantatien Ahonkylän länsipuolella. Tämä yhteys on noin kilometrin pidempi kuin kantatien tarjoama suora mutta nopean moottoriliikenteen takia turvaton yhteys.



Kuva 4-4. Suunnittelujakson lähiympäristön jalankulku- ja polkupyöräliikenteen verkko.

Jalankulku- ja polkupyöräliikenteen määristä ei ole laskettua tietoa, mutta oletettavasti Ilmajoen, Ahonkylän ja Seinäjoen välillä on jalankulkijoita ja polkupyöräilijöitä, esimerkiksi Ahonkylässä sijaitsevan koulun ja päiväkotien takia.

4.1.4. Maatalousliikenne ja erikoiskuljetukset

Nykyinen kantatie kulkee tarkastelujaksolla peltoalueella. Pelloilta on suoria liittymiä kantatielle ja maatalouskoneet käyttävät kantatietä siirtoajoon. Maatalouskoneisiin nähden nopea moottoriliikenne heikentää tien turvallisuutta. Maatalouskoneiden suuri koko aiheuttaa näkemäesteen ohitustilanteissa.

Suunnittelualueella kantatie 67 on tierekisteritietojen mukaan osa suurten erikoiskuljetusten verkkoa (7×7×40 m). Lisäksi huomioon otettavana kohteena Ahonkylän kohdalla on Fingrid Oyj:n muuntoasema, jolle suurmuuntajat on toistaiseksi tuotu Suupohjan rataa pitkin. Mikäli rata joskus tulevaisuudessa lakkautetaan, muuntajien kuljetus joudutaan suorittamaan maanteitse esimerkiksi Seinäjoen rautatieasemalta.

4.1.5. Raideliikenne

Suunnittelualueella on nykyisin 24 käytössä olevaa tasoristeystä, joista kahdessa (maanteiden tasoristeys) on puomilaitokset ja lopuissa tasoristeysmerkit (Taulukko 4-1). Tasoristeyksistä 2 on maantien tasoristeys, 10 yksityistien tasoristeys, 11 viljelysteitä ja 1 kevyenliikenteen tasoristeys.

Taulukko 4-1. Listaus suunnittelualan nykyisistä tasoristeyksistä.

Tasoristeykset (tilat 1, 3, 6, 7, 8)

Raide 441, Seinäjoki-Kaskinen

Alku km+m: 0418+0001, Loppu km+m: 0530+0522

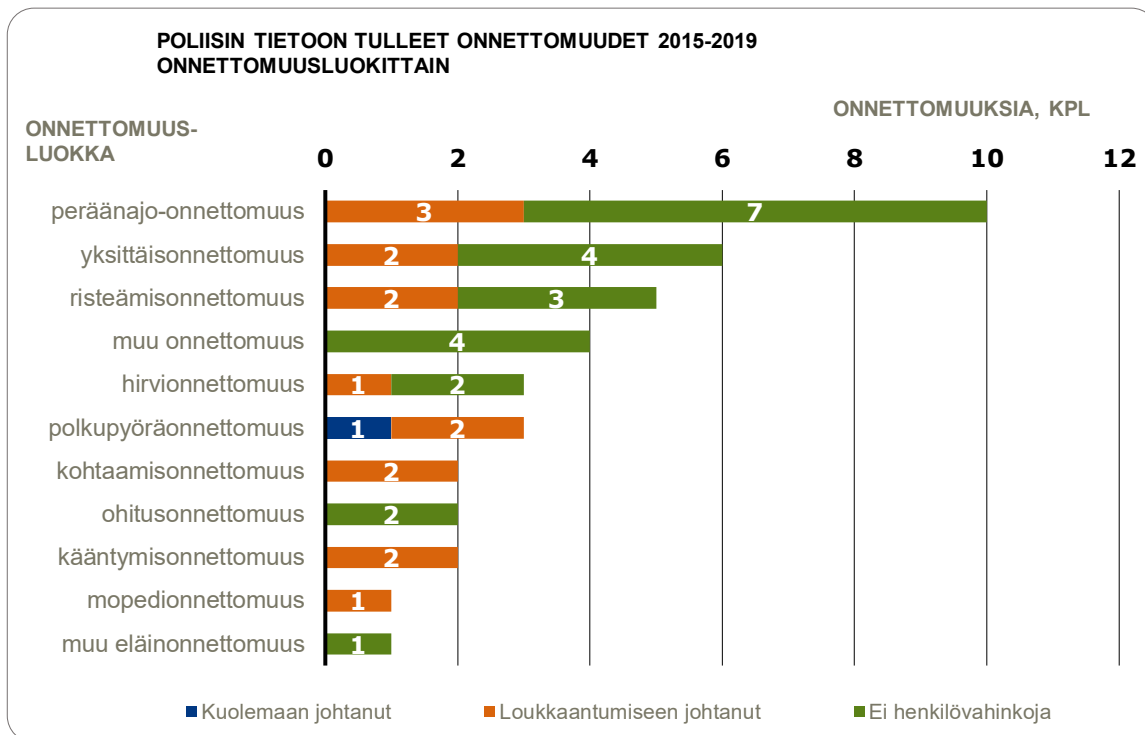
19.6.2019

Sijainti-raide	Km+m	Tunnus	Tasoristeyksen nimi	Tien nimi	Tielaji	Varoituslaitos	Tila
441	0423+0166	SKSS/13	Kortesmäki	-	Viljelystie	Ei ole	Käytössä
441	0423+0374	SKSS/14	Huhtakallio	-	Viljelystie	Ei ole	Käytössä
441	0423+0932	SKSS/15	Rintala	-	Viljelystie	Ei ole	Käytössä
441	0424+0428	SKSS/16	Lähdestie	Lähdestie	Viljelystie	Ei ole	Käytössä
441	0425+0498	SKSS/17	Perälä	-	Yksityistie	Ei ole	Käytössä
441	0425+0719	SKSS/18	Saunamäki	-	Yksityistie	Ei ole	Käytössä
441	0426+0319	ILJ /01	Neiro	-	Viljelystie	Ei ole	Käytössä
441	0427+0066	ILJ /02	Lutakka	Munakunnan-tie	Viljelystie	Ei ole	Käytössä
441	0427+0303	ILJ /03	Kivelän tilustie	-	Viljelystie	Ei ole	Käytössä
441	0427+0757	ILJ /04	Jupakka	-	Yksityistie	Ei ole	Käytössä
441	0428+0622	ILJ /05	Tuomikylä	Niittyrannantie	Yksityistie	Ei ole	Käytössä
441	0429+0141	ILJ /06	Niemi-Nikkola	Nikkolantie	Maantie	Puolipuumilaitos	Käytössä
441	0429+0980	ILJ /07	Työlaitos	-	Viljelystie	Ei ole	Käytössä
441	0431+0117	ILJ /08	Nikkola	Välimäentie	Viljelystie	Ei ole	Käytössä
441	0431+0804	ILJ /09	Pirilä	-	Viljelystie	Ei ole	Käytössä
441	0432+0796	ILJ /10	Röyskölä	Röysköläntie	Yksityistie	Ei ole	Käytössä
441	0433+0446	ILJ /11	Kuhnala	-	Viljelystie	Ei ole	Käytössä
441	0434+0074	ILJ /12	Maantuote	Palontie	Maantie	Puolipuumilaitos+kev.liik.kokopuum 439	Käytössä
441	0434+0837	ILJ /13	Anttila	-	Kevyen liikenteen väylä	Ei ole	Käytössä
441	0435+0095	ILJ /15	Kokkola	-	Yksityistie	Ei ole	Käytössä
441	0435+0720	ILJ /16	Hannuksela	Hannukselantie	Yksityistie	Ei ole	Käytössä
441	0436+0488	ILJ /17	Rinne	-	Yksityistie	Ei ole	Käytössä
441	0436+0972	ILJ /18	Peurala	Kullaanmäentie	Yksityistie	Ei ole	Käytössä
441	0437+0631	ILJ /19	Hoppala	Kullaanmäentie	Yksityistie	Ei ole	Käytössä

Suunnittelualueella radan nopeusrajoitus on 80 km/h. Suurin sallittu akselipaino nykyisellä raiteella on 225 kN. Nykyinen raide on pääosin puupölkkyllistä, K43-kisoilla olevaa, vajaasti sepelöityä, sähköistämätöntä tavaraliikenteen raidetta.

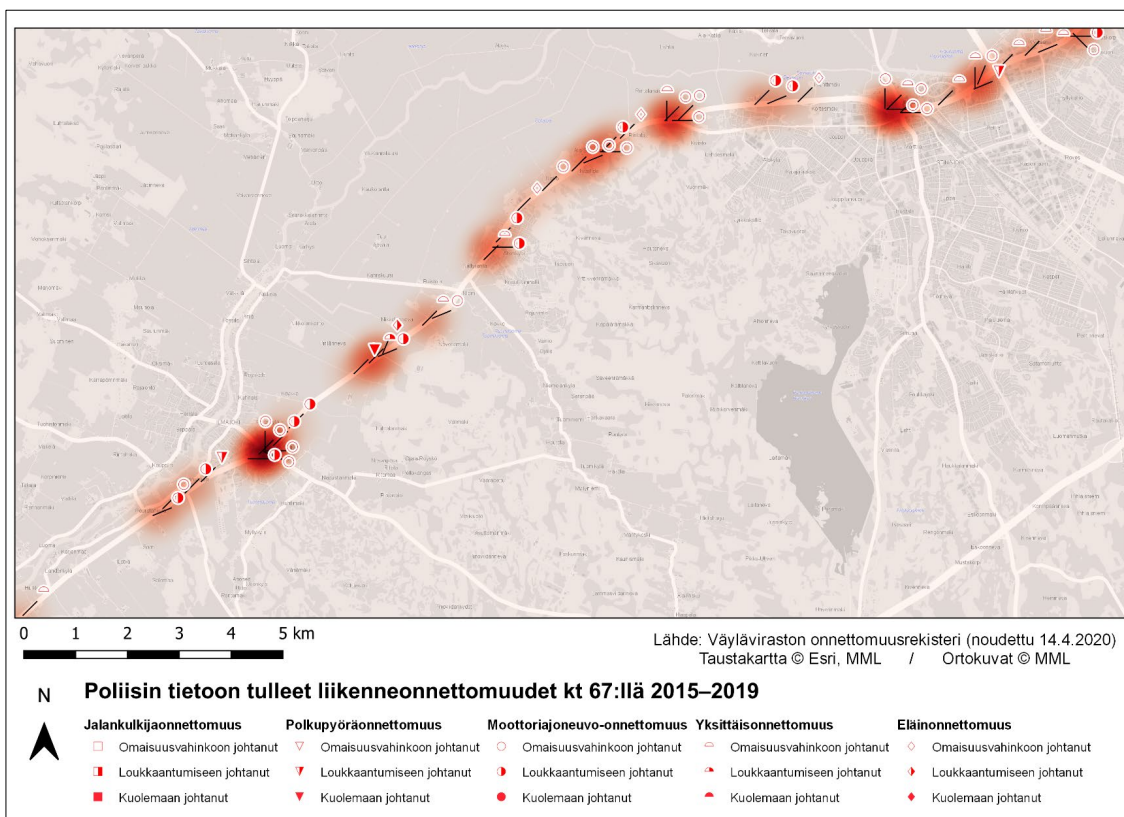
4.1.6. Liikenneturvallisuus

Suunnittelualueella viiden vuoden aikana (2015–2019) onnettomuuksia on tullut poliisin tietoon yhteensä 39 kpl, joista 15 johti loukkaantumiseen ja yksi kuolemaan (Kuva 4-5). Määrällisesti eniten on sattunut peräänajo-onnettomuuksia.



Kuva 4-5. Suunnitteluajaksolla vuosina 2015–2019 tapahtuneiden onnettomuuksien määrät ja luokittelu.

Eniten onnettomuuksia on tapahtunut Kt67 / Mt701 Palontie – Alaanentien liittymässä sekä Kt67 / Suupohjantien liittymässä (Kuva 4-6).

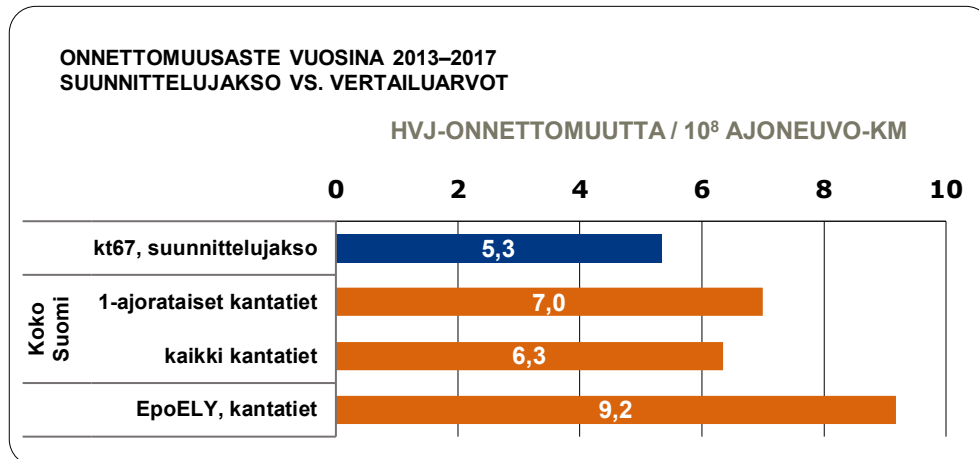


Kuva 4-6. Poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet vuosilta 2015–2019.

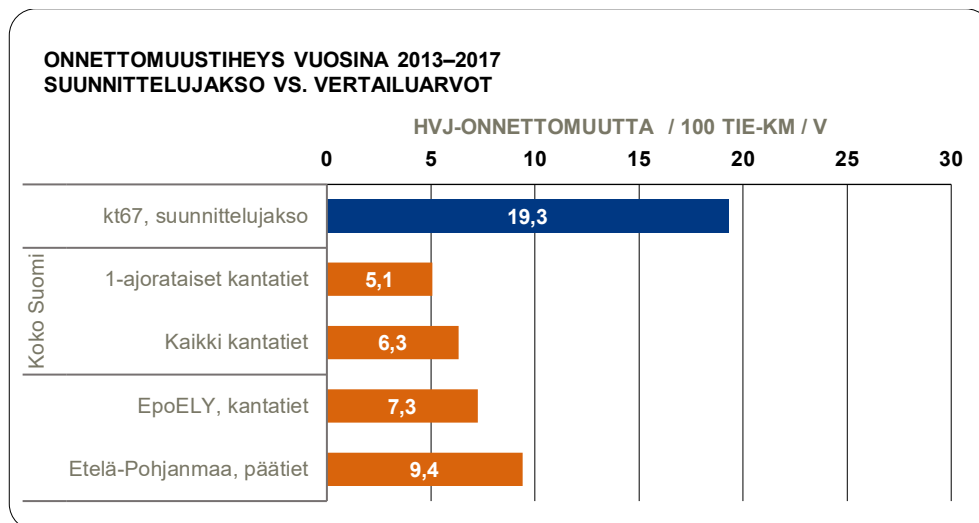
Onnettomuusaste kertoo henkilövahinkoon johtaneiden (hvj) onnettomuuksien määrän suoritetta kohti ja onnettomuustiheys hvj-onnettomuuksien määrän sataa tiekilometriä kohti vuodessa. Viimeisimmät kattavat tiedot onnetto-

muusasteesta ja -tiheydestä ovat saatavissa vuoteen 2017 asti, mutta poliisin tietoon tulleista liikenneonnettomuuksista uusin tieto on vuodelta 2019. Tämän takia onnettomuusastetta ja -tiheyttä on tarkasteltu eri aikajaksolla (2013–2017) kuin yksittäisiä onnettomuuksia edellä (2015–2019).

Kantatien 16,6 km:n jaksolla on viiden vuoden aikana (2013–2017) ajettu n. 60 miljoonaa kilometriä vuodessa. Samaan aikaan on tapahtunut keskimäärin 3,2 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa. Onnettomuusaste suunnitteluosuudella on siten 5,3 (Kuva 4-7). Luku on hieman alempi kuin kantateillä yleensä. Onnettomuustiheys on vastaavasti 19,3 (Kuva 4-8), joka on yli kolminkertainen muihin kantateihin nähden.



Kuva 4-7. Henkilövahinko-onnettomuusaste kantatien 67 suunnittelujaksolla vuosina 2013–2017 sekä vastaavien teiden vertailuarvoja samalta aikaväliltä.



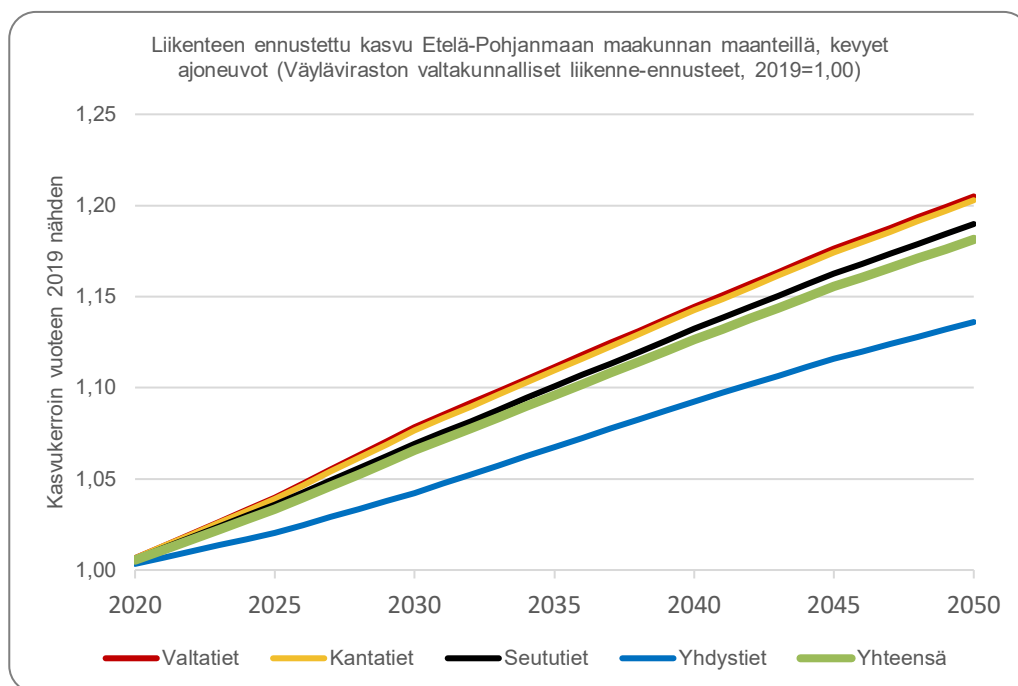
Kuva 4-8. Henkilövahinko-onnettomuustiheys kantatien 67 suunnittelujaksolla vuosina 2013–2017 sekä vastaavien teiden vertailuarvoja samalta aikaväliltä.

Suupohjan eli Seinäjoen ja Kaskisten välisellä radalla on lukuisa määrä turvattomia tasoristeyskysyjä, jotka lisäävät onnettomuusriskiä radan ja kantatien yhteisessä maastokäytävässä. Suunnitelma-alueelle sijoittuu 22 tasoristeystä, joista suurimmassa osassa ei ole varoituslaitteita. Suupohjan rata on vähäliikenteinen: vuonna 2019 radalla kulki 332 tavarajunaa, eli keskimäärin yksi juna päivässä, mutta kuljetusmäärät ovat kasvussa. Rata on sähköistämätön ja huonokuntoinen. Viimeksi Väylävirasto on päättänyt jatkaa kunnossapitoa vuoden 2022 loppuun. Radasta tehdään vuoden 2022 alussa tarveselvitys.

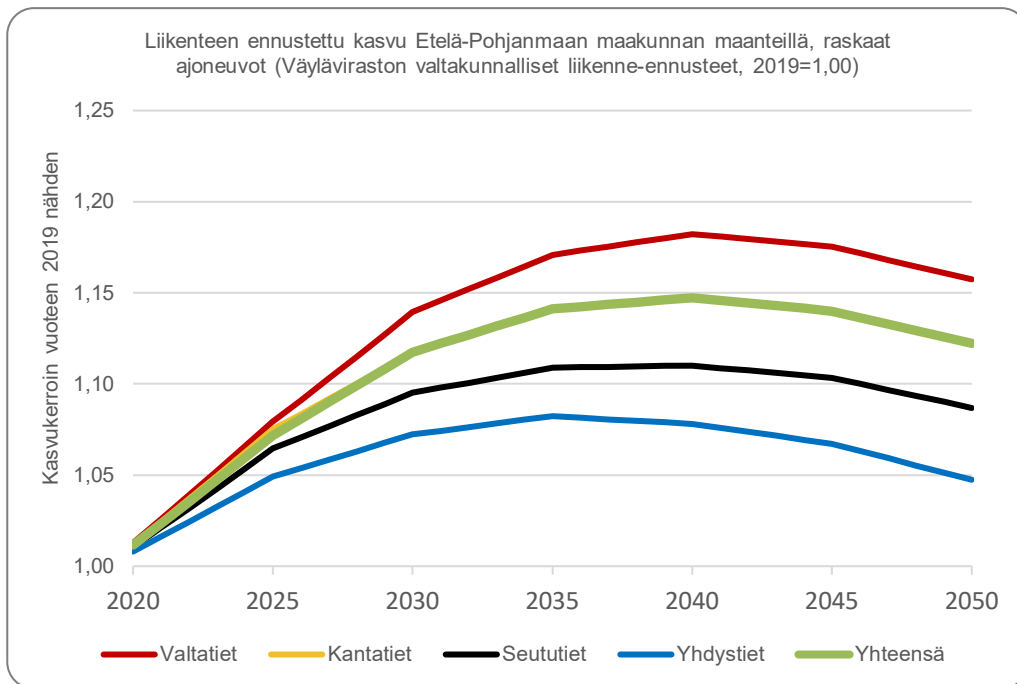
4.1.7. Liikenne-ennuste

Nykyisin voimassa olevat valtakunnalliset liikenne-ennusteet on julkaistu vuonna 2018 (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 57/2018). Etelä-Pohjanmaan maakuntaa koskevat ennustekertoimet eri toiminnallisille luokille vuoteen 2050 asti on esitetty oheisissa kuvissa (Kuva 4-9 ja Kuva 4-10). Lähtökohtana kuvissa on vuosi 2019. Kuvissa esitettyihin kertoiimiin eivät sisälly pääväyläasetuksen mukaiset maanteiden pääväylät, joille on laadittu erilliset, yhteysvälikohtaiset ennusteet.

Kevyiden ajoneuvojen (henkilö- ja pakettiautot) osalta ennustettu muutos on kaikilla tieluokilla melko lineaarista, ja kasvu jatkuu ainakin vuoteen 2050 asti. Kantateillä kasvu vuosina 2019–2050 on yhteensä noin 20 %. Raskaiden ajoneuvojen (kuorma- ja linja-autot) kohdalla puolestaan kasvu on alussa jyrkkää, mutta loivenee myöhemmin ja kääntyy kaikilla tieluokilla laskuun vuoteen 2040 mennessä. Kantateiden kohdalla vuoden 2050 raskaan liikenteen määrä on noin 12 % korkeampi kuin vuonna 2019.

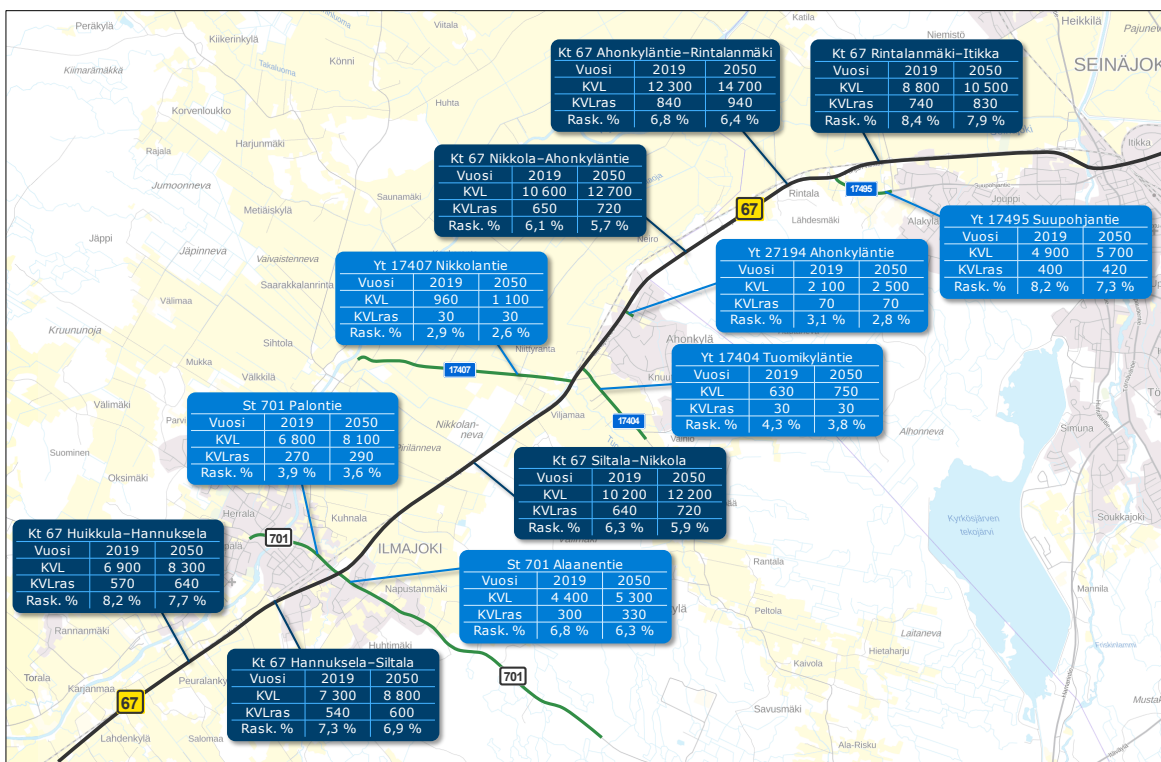


Kuva 4-9. Kevyille ajoneuvoille ennustetut liikenteen kasvukertoimet Etelä-Pohjanmaan maakunnassa.



Kuva 4-10. Raskaille ajoneuvoille ennustetut liikenteen kasvukertoimet Etelä-Pohjanmaan maakunnassa.

Alla olevassa kuvassa (Kuva 4-11) on esitetty keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL, ajon./vrk) suunnittelualueella sekä valtakunnallisen kerroinennusteen mukainen liikenne-ennuste vuonna 2050. Nykyluennustemäärissä on otettu huomioon tierekisterin tietojen lisäksi tulokset vuonna 2018 suoritetuista liikennelaskennoista.



Kuva 4-11. Suunnittelualueen nykyluennustemäärät ja liikenne-ennuste vuodelle 2050 (KVL, ajon./vrk).

4.2. Maankäyttö ja yhdyskuntarakenne

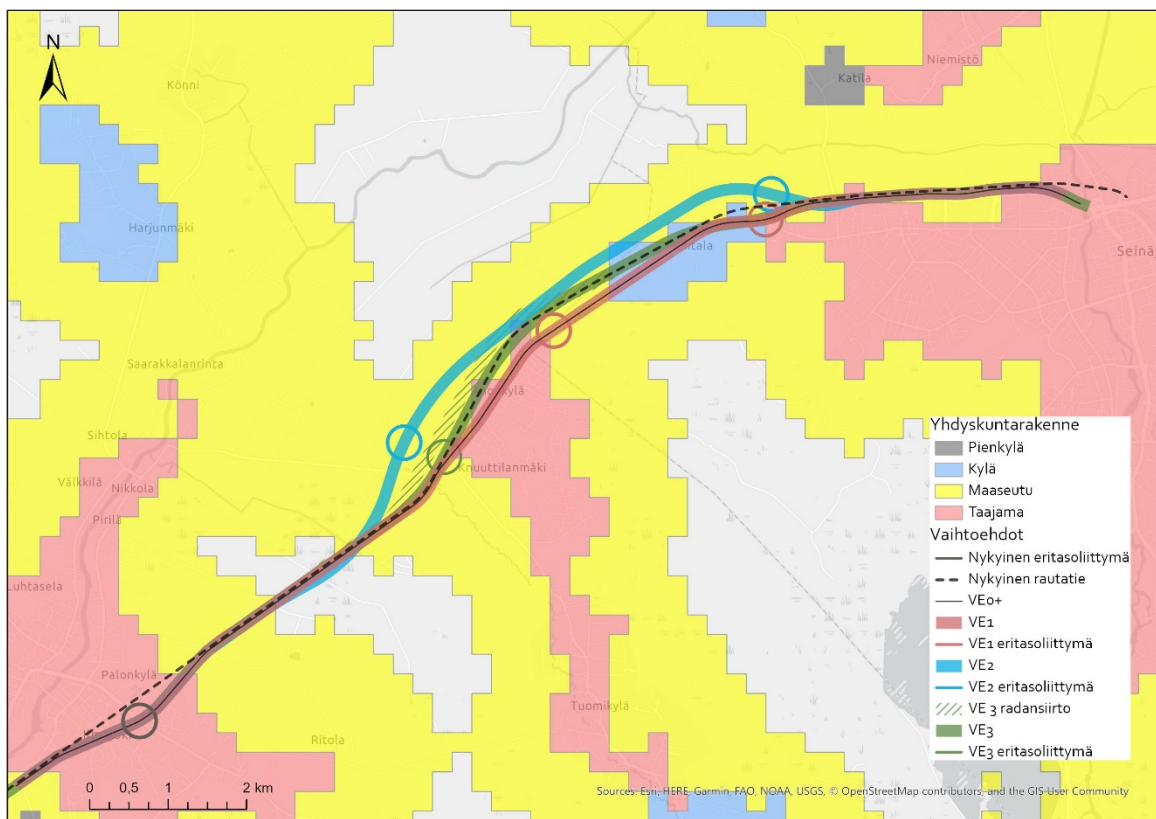
4.2.1. Yhdyskuntarakenne ja asutus

Seinäjoki on Etelä-Pohjanmaan maakuntakeskus, suurin kaupunki ja kunta. Hanke sijoittuu Ilmajoen ja Seinäjoen keskustaajamien väliselle alueelle (Kuva 4-12 ja Kuva 4-13). Ilmajoki ja Seinäjoki ovat taajamatoimintojen aluetta. Ilmajoen kuntakeskuksen ja Seinäjoen välissä sijaitsee Ilmajoen Ahokylän taajama, joka on lähes 2 000 asukkaan asuintaajama. Ilmajoki, Ilmajoen Ahokylä ja Seinäjoen taajama-alueet ovat laajentuneet. Erityisesti Seinäjoen keskustaajama on levittäytynyt laajemmalle alueelle 2000 -luvun alussa. Ilmajoen Ahokylä onkin osoitettu taajamatoimintojen kohdemerkinnällä (Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavan ajantasaisuuden arviointi 2020. Etelä-Pohjanmaan liitto). Seinäjoella yli 3 200 asukkaan Alakylä sijaitsee kantatien 67 linjauksen eteläpuolella. Muutoin kantatien 67 linjaus sijoittuu maa- ja metsätalousvaltaiselle alueelle, jolla on haja-asutusta. Yhdyskuntarakenteellisesti kehitettävä osuus sijoittuu Ilmajoen, Ahokylän ja Seinäjoen taajama-alueille sekä niiden väliselle maaseutualueelle ja Rintalan kyläalueelle.

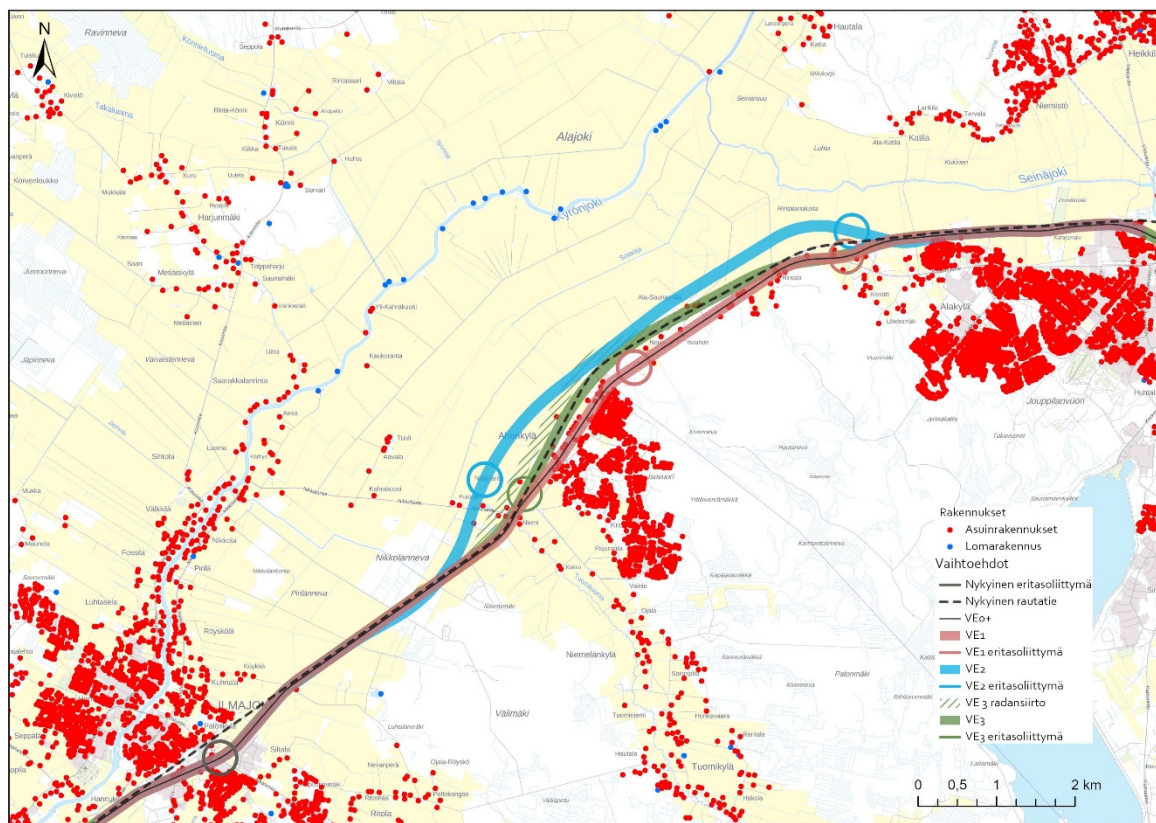
Väestö asuu varsin hajautuneesti eri puolilla maakuntaa, vaikka maakunnan väestö keskittyy alueellisesti väkirkkaimpiin taajamiin ja kaupunkeihin. Maakuntakeskus Seinäjoen väestön kasvu on ollut viime vuosina nopeaa ja myös Ilmajoki on kasvattanut väestöään. Ilmajoella asuu noin 12 270 asukasta ja Seinäjoella noin 63 780 (Tilastokeskus 2019).

Ilmajoella lähimmät häiriintyvät kohteet ovat Ahonkylän koulu, joka rajautuu kantatiehen 67 sekä päiväkoti Vanamo noin 70 metrin päässä kantatien 67 nykyisestä linjauksesta. Ilmajoen keskustaajaman Palokylän koulu sijaitsee yli 700 metrin, Jaakko Ilkan koulu ja lukio yli 800 metrin sekä palvelutalo Hopiarati yli 800 metrin päässä kantatien 67 nykyisestä linjauksesta.

Seinäjoella lähimmät häiriintyvät kohteet ovat Itikan eritasoliittymän tuntumassa kouluista kansalaisopisto ja SeAMK:n Bio- ja elintarviketekniikka. Kantatien 67 eteläpuolella Seinäjoen lyseo ja Joupin koulu sijaitsevat yli 200 metrin sekä Jump ideaparkin päiväkoti alle 200 metrin päässä ja Marttilan päiväkoti yli 300 metrin päässä nykyisestä kantatien linjauksesta.



Kuva 4-12. YKR aineiston mukainen yhdyskuntarakenne vuonna 2017. Taajamalla (punaiset alueet) tarkoitetaan vähintään 200 asukkaan taajaan rakennettua aluetta, jossa on otettu huomioon asukasluvun lisäksi rakennusten lukumäärä, kerrosala ja keskittyneisyys. Kylät on jaettu kahteen luokkaan eli 20-39 asukkaan pienkyliin (harmaa) ja yli 39 asukkaan kyliin (sininen). Harvaan maaseutuasutukseen kuuluvat ne alueet, jotka eivät kuulu taajamiin, kyliin eivätkä pienkyliin, mutta joissa on vähintään yksi asuttu rakennus kilometrin säteellä.



Kuva 4-13. Asuin- ja lomarakennukset suunnittelualueella ja lähiympäristössä (Maanmittauslaitos 2020).

4.2.2. Elinkeinot

Etelä-Pohjanmaa tunnetaan yrittäjyydestään, vahvasta maataloussektorista sekä monipuolisesta kulttuuritarjonnastaan. Maakunnan yritysklusterit ovat elintarviketeollisuus, metalli- ja teknologiateollisuus sekä puutuoteteollisuus. Ilmajoen työpaikoista oli alkutuotannossa 12,2, jalostuksessa 21,3 ja palveluissa 64,6 prosenttia vuonna 2017. Seinäjoen työpaikoista oli alkutuotannossa 2,3, jalostuksessa 23 ja palveluissa 73,7 prosenttia (*Lähde: Tilastokeskus*).

Tarkastelualue sijoittuu Ilmajoen ja Seinäjoen keskustaajamiin sekä Ilmajoen Ahokylän taajamaan sekä niiden väliselle maatalousalueelle. Seinäjoki on Suomen kuudenneksi suurimman markkina-alueen keskus, jolla on monipuoliset kaupan ja koulutuksen palvelut.

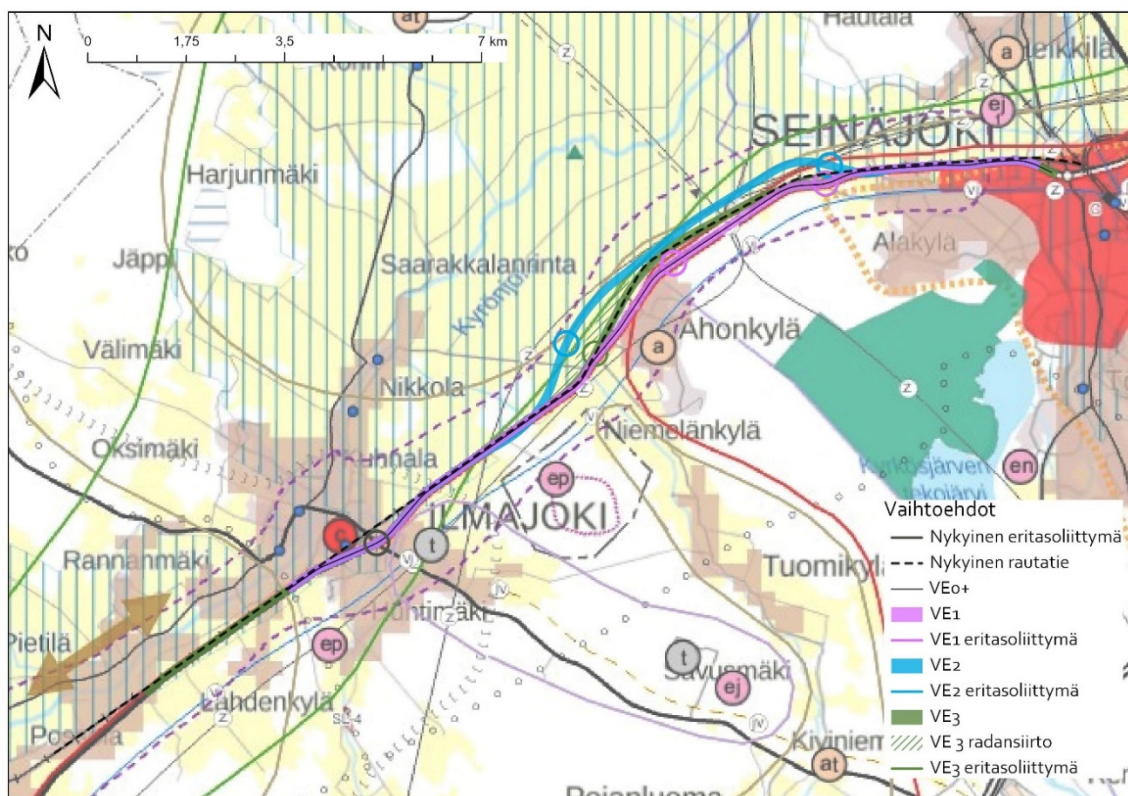
4.2.3. Kaavoitustilanne

Maakuntakaavoitus

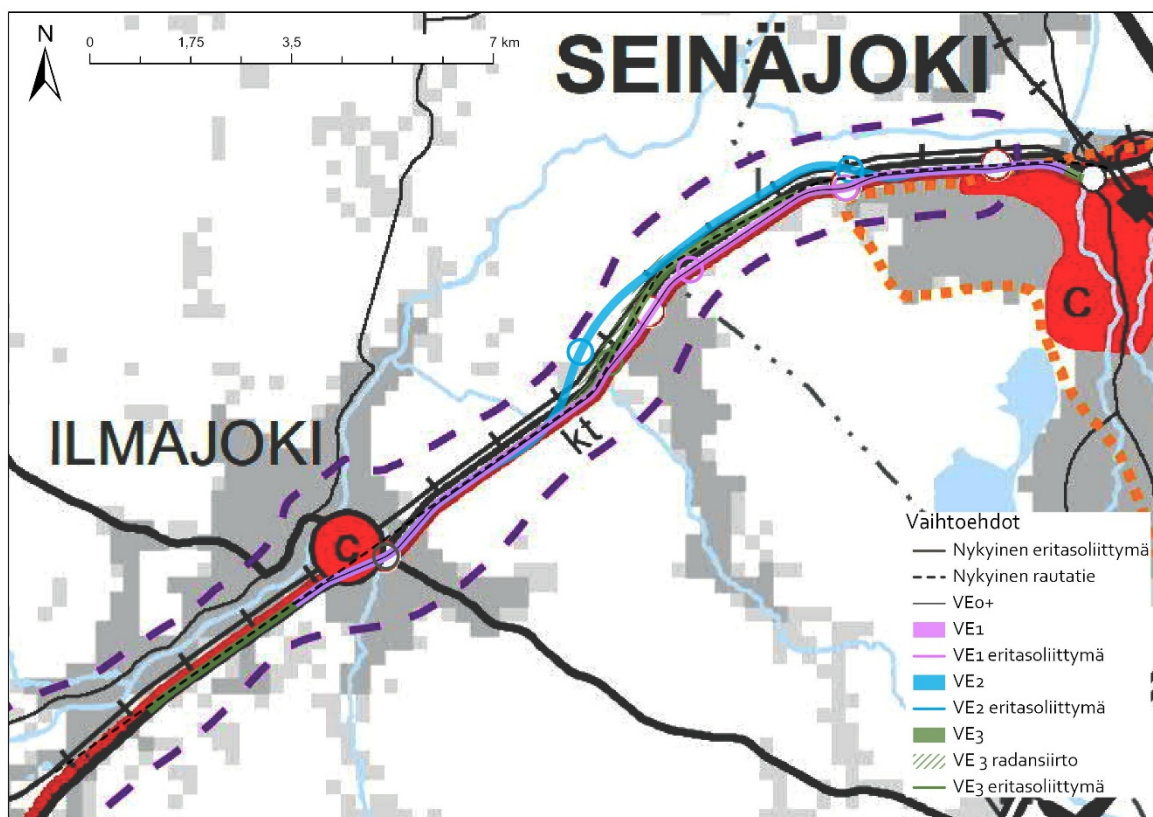
Etelä-Pohjamaan voimassa oleva maakuntakaava on hyväksytty maakuntavaltuustossa vuonna 2003 ja vahvistettu ympäristöministeriössä 23.5.2005. Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavaa on uudistettu vaiheittain (Kuva 4-14). Tuulivoimaa käsittelevä vaihemaakuntakaava I on vahvistettu ympäristöministeriössä 31.10.2016 ja vaihemaakuntakaava II, jonka teemoja ovat kauppa, liikenne ja keskustatoiminnot, on tullut voimaan 11.8.2016. Maakuntavaltuusto on hyväksynyt vaihemaakuntakaavan II muutoksen 2.12.2019 ja se on tullut voimaan 21.4.2020. Maakuntavaltuuston on hyväksynyt turvetuotantoa, suoluonnon suojelua, bioenergialaitoksia, puutermiinaaleja ja puolustusvoimien alueita käsittelevä vaihemaakuntakaavan III, mutta valtuuston päätöksestä on valitettu hallinto-oikeuteen, joten kaava ei ole vielä lainvoimainen.

Vaihemaakuntakaavassa II nykyinen tielinjaus on osoitettu merkittävästi parannettavana kaksiajorataisena kantatienä Seinäjoen ja Ilmajoen välillä sekä merkittävästi parannettavana kantatienä Ilmajoelta valtatie 3 liittymään saakka (Kuva 4-15). Suupohjan rata on osoitettu rautatieksi. Kantatien Itikan, Suupohjan, Ilmajoen Ahokylän ja Seinäjoen keskustan liittymät on osoitettu eritasoliittymiksi. Ilmajoki on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi kohdemerkinnällä ja Seinäjoki aluemerkinällä. Kantatie sijaitsee Seinäjoen kaupallisen vyöhykkeen (km-2) länsiosan alueelle. Koko kantatien 67 ympäristö kuuluu Kurikka-Ilmajoki-Seinäjoki kehittämisvyöhykkeeseen. Vaihemaakuntakaavalla II on kumottu Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavasta ohjeellinen uusi tielinjaus tai uuden tien vaihtoehtoinen linjaus on kumottu kantatien linjauksen eteläpuolella Seinäjoella.

Kokonaismaakuntakaavassa 2005 kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi osoitettu Kyröjokilaakson kulttuurimaisema sijoittuu kantatien 67 länsi- ja pohjoispuolelle. Kantatien ympäristö keskustajaman länsiosasta Hannukselan liittymäalueelle. Ilmajoen kuuluu Ilmajoki-Huissi-Panttila maaseudun kehittämiskohdealueeseen.



Kuva 4-14. Ote Etelä- Pohjanmaan voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmästä.

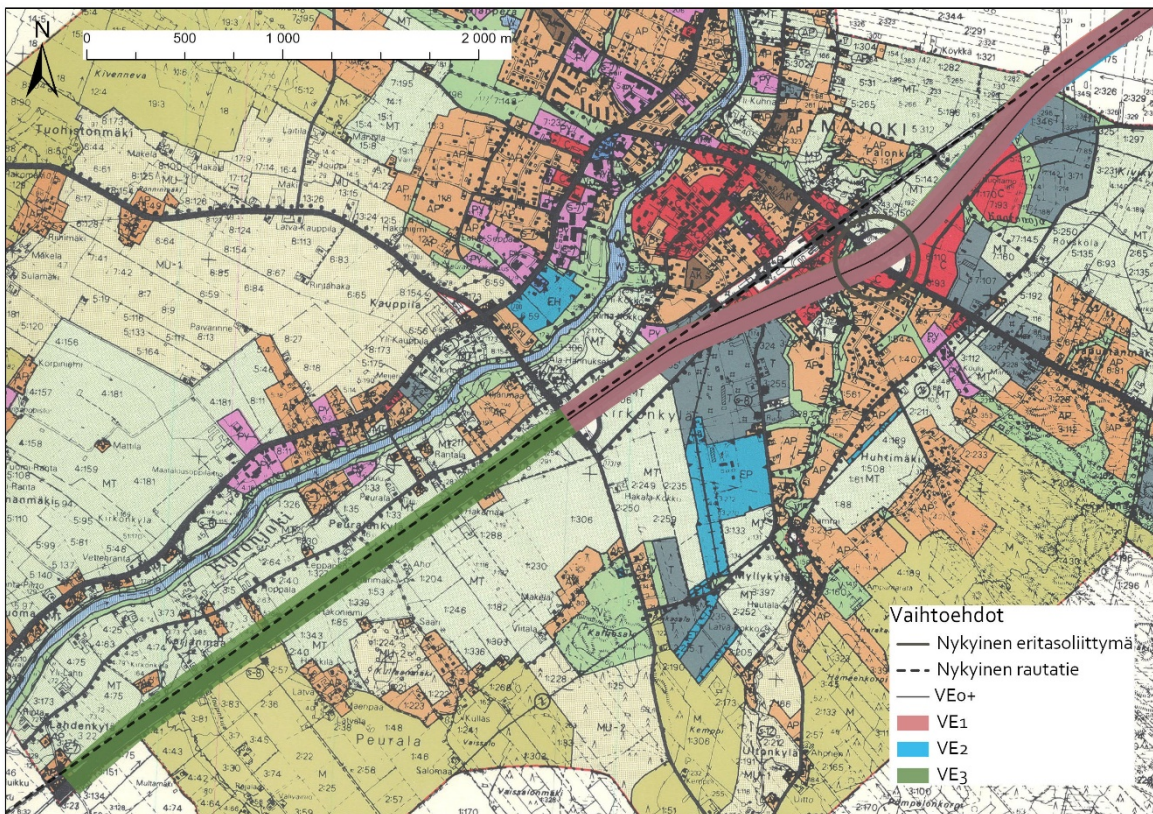


Kuva 4-15. Ote Etelä- Pohjanmaan voimassa olevasta vaihemaakuntakaavasta II.

Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavan uudistamisen valmistelu on aloitettu keväällä 2020. Maakuntakaavan ajantasaisuuden arviointi on tehty kokonaiskuvan muodostamiseksi maakuntakaavan merkintöjen uudistamistarpeesta ja toteutumisesta. Maakuntakaavoituksessa on tarve kokonaisuuden tarkastelulle kaikki merkinnät yhteen kokoavassa kokonaismaakuntakaavassa.

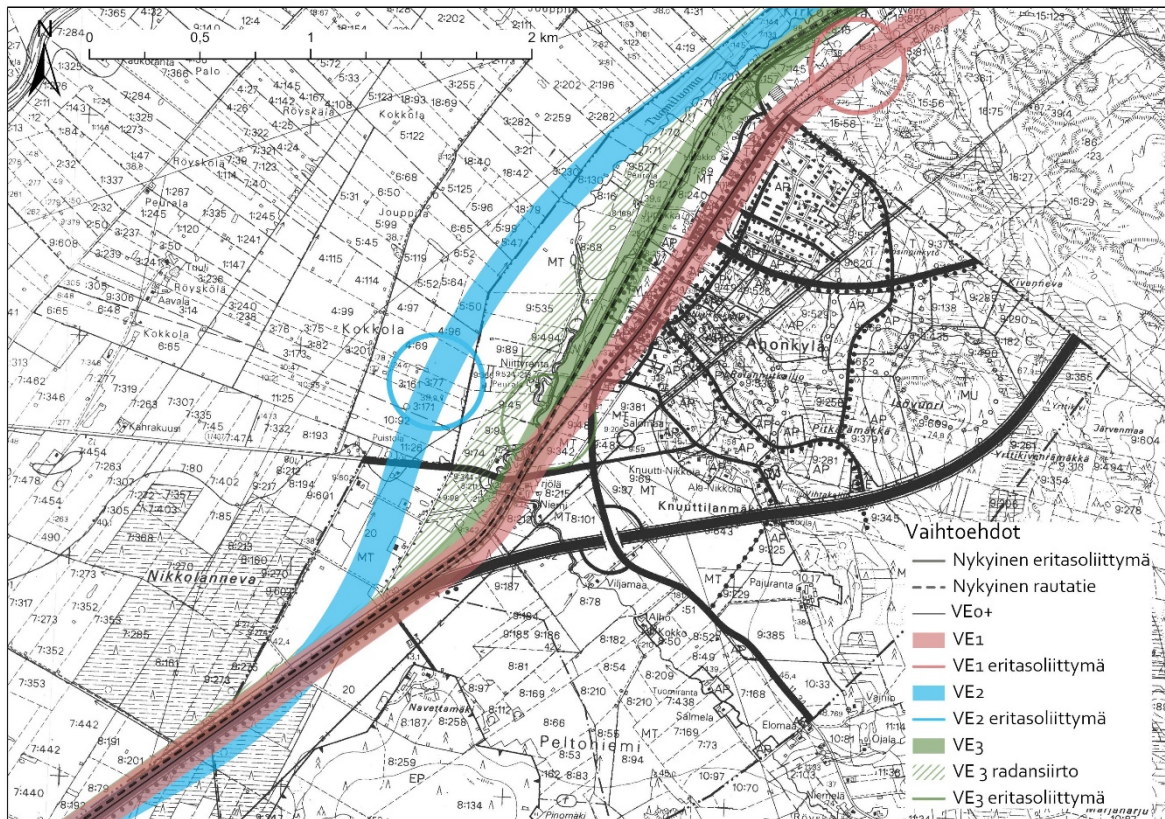
Yleiskaavoitus

Ilmajoen keskustan alueella ja sen ympäristössä on voimassa keskustan osayleiskaava, jonka kunnanvaltuusto on hyväksynyt 21.9.1992 § 95. Osayleiskaava on saanut lainvoiman 31.8.1993. Kantatie 67 on osoitettu seudulliseksi pääväyläksi ja keskustan sekä Hannukselantien liittymät eritasoliittymiksi, että Suupohjan rata rautatieksi (Kuva 4-16). Kantatien 67 eteläpuolelle on osoitettu kevyen liikenteen reitti. Kantatie 67 rajautuu maa- ja metsätalous-, teollisuus-, keskustatoimintojen, pientalovaltaisiin sekä maa- ja metsätalousvaltaisiin alueisiin.



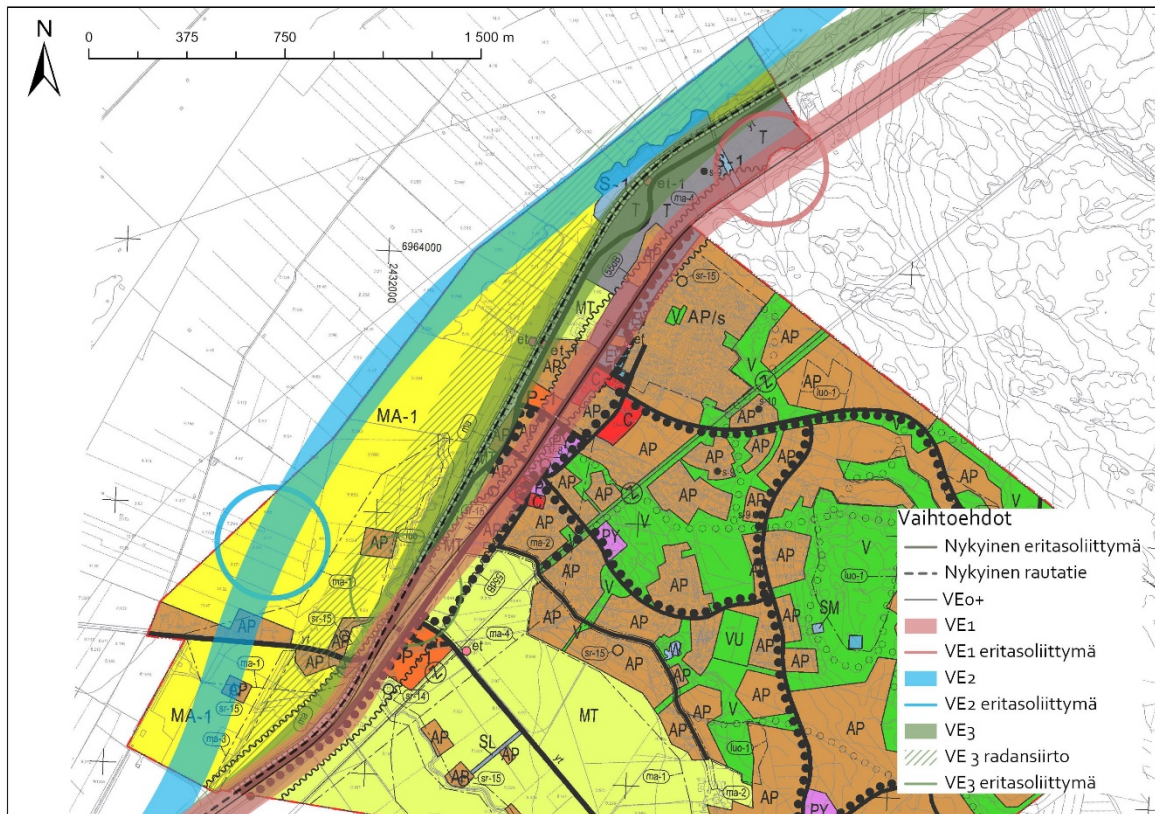
Kuva 4-16. Ote Ilmajoen keskustan osayleiskaavasta vuodelta 1992.

Ilmajoen kunnanvaltuusto on hyväksynyt Ahokylän osayleiskaavan 26.8.1988 ja sen muutokset 16.12.1988. Kaava on saanut lainvoiman 18.1.1989. Kantatie 67 on osoitettu seudulliseksi pääväyläksi ja Ahokylän liittymä eritasoliittymäksi sekä Suupohjan rata rautatieksi (Kuva 4-17). Kantatien 67 eteläpuolelle on osoitettu kevyen liikenteen reitti Navettamäen pohjoispuolelta kuntakeskuksen suuntaan. Kantatie 67 rajautuu maa- ja metsätalousvaltaisiin alueisiin, maa- ja metsätalousalueeseen, jolla maa- ja metsätaloussrakennusten rakentaminen on sallittua, maa- ja metsätaloussvaltaisiin alueisiin, joilla on ulkoilun ohjaamistarvetta tai ympäristöarvoja sekä pientalovaltaisiin että teollisuus- ja varastoalueisiin. Ahokylän yleiskaava vuodelta 2006 on korvannut keskeisten alueiden osalta Ahokylän yleiskaavan vuodelta 1988.



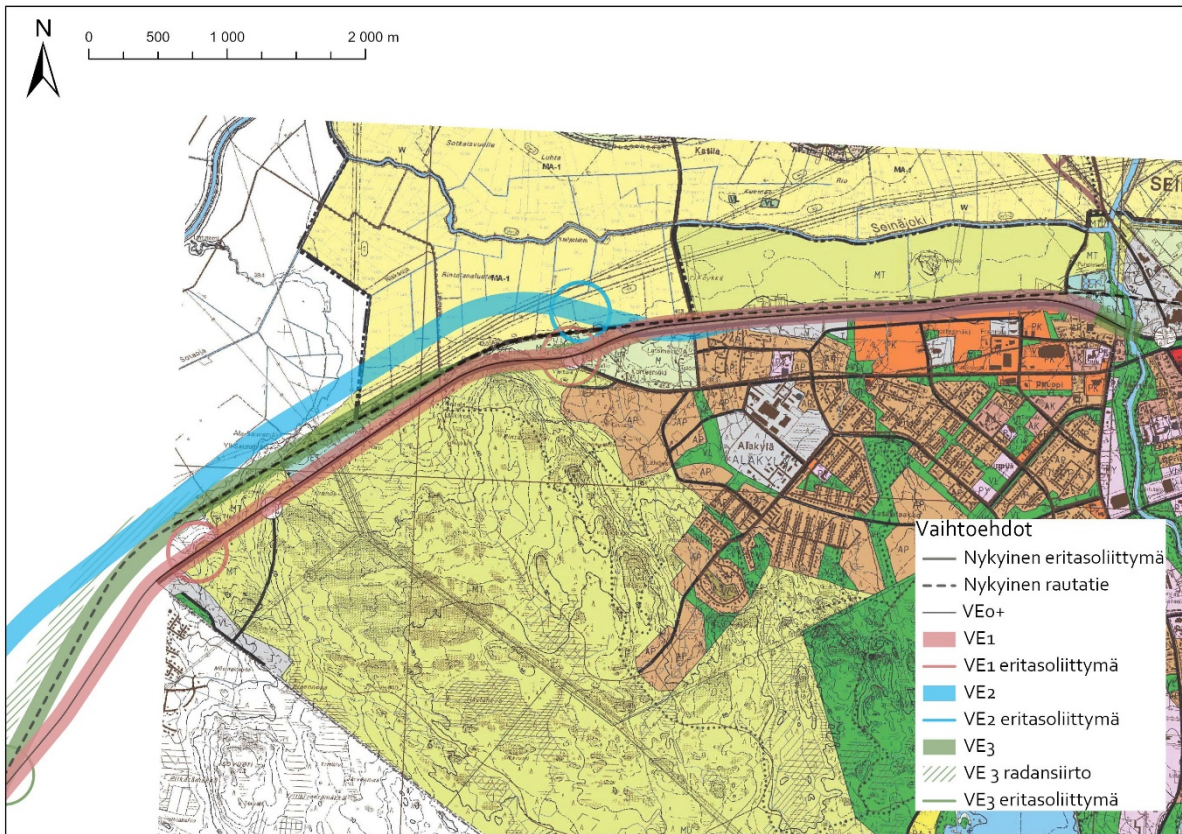
Kuva 4-17. Ote Ahokylän osayleiskaavasta vuodelta 1989.

Ilmajoen kunnanvaltuusto hyväksynyt Ahonkylän yleiskaavan 12.10.2006. Kaava on saanut lainvoiman 15.12.2006. Kantatie 67 on osoitettu seudulliseksi kantatieksi ja Suupohjan rata rautatieksi (Kuva 4-18). Kantatien 67 eteläpuolelle on osoitettu kevyen liikenteen reitti Tuomikyläntieltä Navettamäen pohjoispuolelle sekä asuinpientalovaltaisten alueiden läpi Ahontielle, josta pohjoiseen kevyen liikenteen reitti sijoittuu edelleen kantatien 67 viereen Seinäjoen kuntarajalle saakka. Kantatie 67 rajautuu maatalous-, palvelujen, pientalovaltaisiin asuntoalueisiin sekä julkisten palvelujen ja hallinnon alueisiin, keskustatoimintojen ja suojaviheralueisiin.



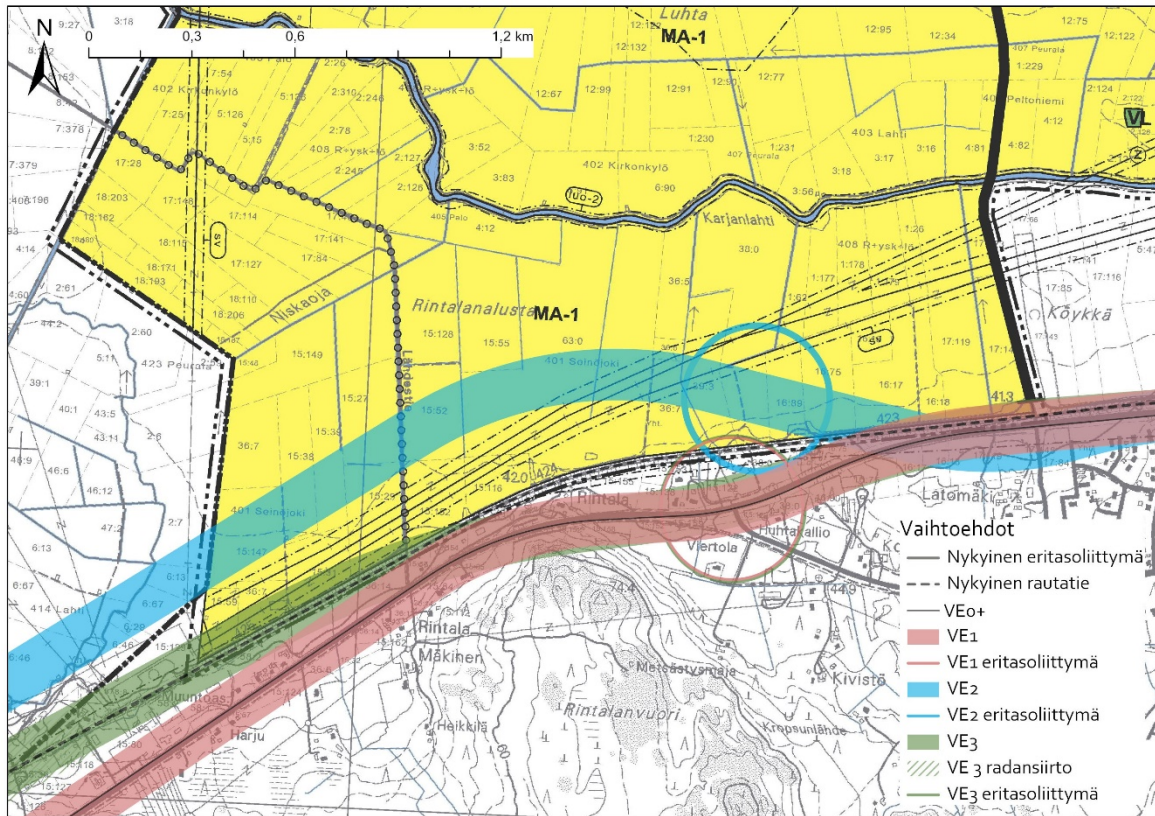
Kuva 4-18. Ote Ahonkylän yleiskaavasta vuodelta 2007.

Seinäjoen kaupunginvaltuusto on hyväksynyt oikeusvaikutuksettoman yleiskaavan 24.10.1994 § 187. Kaava on saanut lainvoiman 30 päivää kaupunginvaltuuston päätöksen jälkeen. Kantatie 67 on osoitettu kantatieksi, Suupohjan, Joupin, keskustan ja Itikan liittymät eritasoliittymiksi sekä kantatien ja Valtionkadun liittymä suuntaisliittymäksi ja Suupohjan rata rautatieksi (Kuva 4-19). Kantatie 67 rajautuu maa- ja metsätalousvaltaisiin sekä maa- ja metsätalousalueisiin, pientalovaltaisiin asunto-, teollisuus- ja varasto-, yksityisten palvelujen ja hallinnon, suojaviher-, virkistys- ja keskustatoimintojen alueisiin.



Kuva 4-19. Ote Seinäjoen yleiskaavayhdistelmästä.

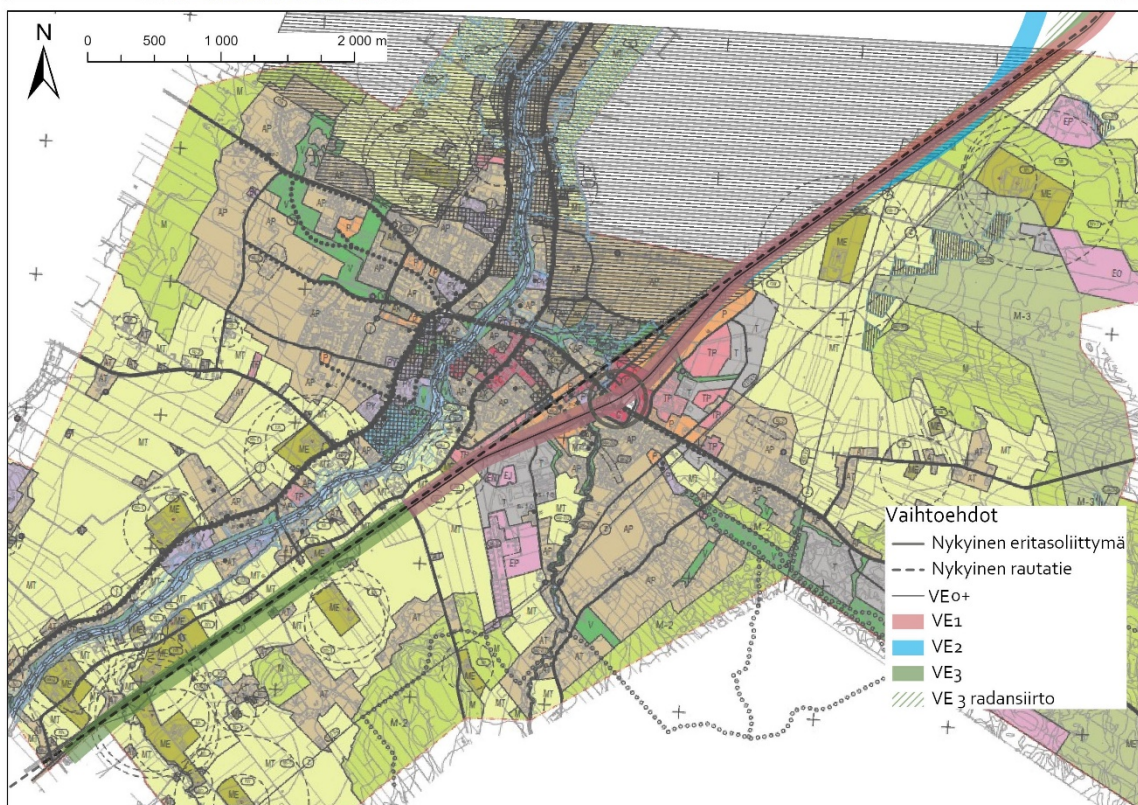
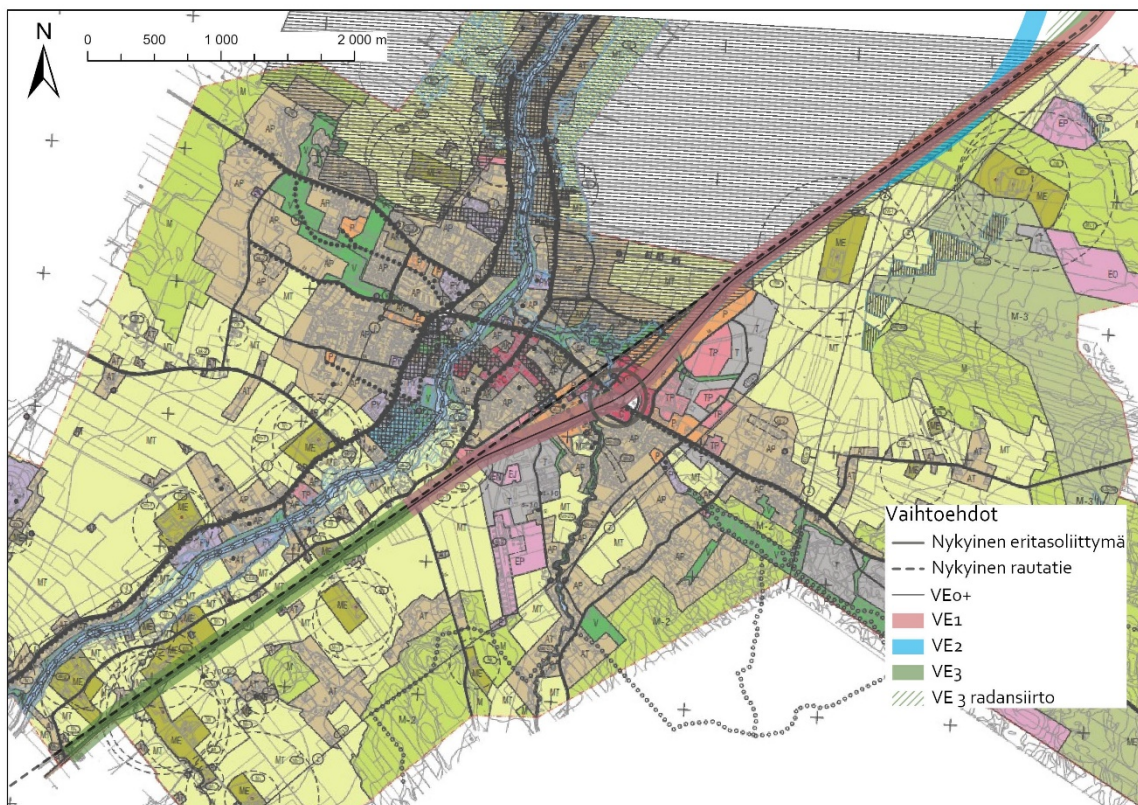
Seinäjoen kaupunginvaltuusto on hyväksynyt oikeusvaikutteisen Niemistönmaan osayleiskaavan 19.12.2005. Kaupunginhallitus asetti kaavan osittain voimaan 20.2.2006. Vaasan hallinto-oikeus hylkäsi 5.9.2007 kaavasta jätetyt valitukset. Suupohjan rata rajautuu Niemistönmaan osayleiskaavaan ja kantatie 67 sijoittuu kaava-alueen eteläpuolelle (Kuva 4-20). Hankevaihtoehtoista VE2 ja VE3 sijoittuvat kaavan maisemallisesti arvokkaalle peltoalueelle (MA-1). Hankevaihtoehtojen linjaukset risteävät voimalinjojen kanssa.



Kuva 4-20. Ote Seinäjoen Niemistönmaan osayleiskaavasta.

Vireillä olevat yleiskaavat

Ilmajoen kunnanhallituksen päätöksellä 20.3.2017 käynnistetyn keskustan yleiskaavan kaavaluonnosvaihtoehdot A ja B ovat olleet nähtävillä 10.11.-11.12.2017. Kaavoitus on edelleen vireillä. Arvioitavien linjausten sijoittumien suhteessa kyseisiin kaavaluonnosvaihtoehtoihin on osoitettu seuraavissa kuvissa (Kuva 4-21).



Kuva 4-21. Otteet vireillä olevan keskustan yleiskaavan kaavaluonnoksista A (ylinnä) ja B.

Seinäjoen keskustan oikeusvaikutteinen osayleiskaava on vireillä. Kaupunkisuunnittelujaosto käynnisti osayleiskaavan 5.6.2012. Tavoiteaikataulun mukaisesti kaavan taustaselvitykset sekä osayleiskaavoituksen aloitus ajoittuvat vuodelle 2020.

Asemakaavoitus

Ilmajoella kantatien 67 ja Suupohjan radan alueella on voimassa eri aikoina lainvoimaisiksi tulleita kaavoja, joista vanhimpia ovat keskustan alueella Hannukselantien liittymästä Anttilankujalle koskeva asemakaava (1/12.7.1965) ja Seinäjoentietä Hansatien alueesta koilliseen koskeva asemakaava (1/12.7.1965) sekä uusimpia Kurikantien-Seinäjoentien-Palontien-Alaneentien asemakaavan muutos (132/25.6.2012 Kv). Kantatie 67 on osoitettu maantien alueeksi (LT) ja Suupohjan rata rautatien alueeksi (LR) (Kuva 4-22). Kantatie 67 rajautuu erillispientalojen (AO), liike- ja toimistorakennusten (K, K-2, K-7), liikerakennusten (KL), liikerakennusten (KM-1, KM-2) sekä teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueisiin (T, T-1, TK, TR) että suojaviher- (EV), rautatien (LR), puisto- (VP) ja katualueisiin. Suupohjan rata rajautuu asuin-, liike- ja toimistorakennusten (AL), erillispientalojen (AO), liike- ja toimistorakennusten (K) liikerakennusten (KL, KL-5), liikerakennusten (KM-2) korttelialueisiin sekä maantien (LT), maa- ja metsätalous- (M), puisto- (VP), lähivirkistys- (VL) että katualueisiin.



Kuva 4-22. Ote Ilmajoen keskustan asemakaavayhdistelmästä 27.1.2020.

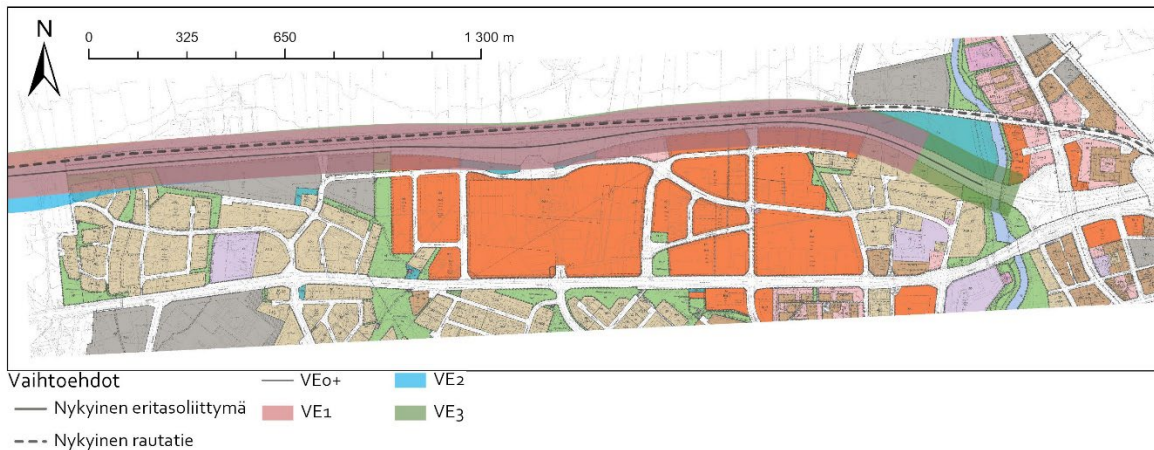
Ilmajoella Ahonkylässä Suupohjan radan alueella ei ole voimassa olevaa asemakaavaa. Kantatien 67 alueella on voimassa eri aikoina lainvoimaisiksi tulleita kaavoja, joista vanhimpia ovat Ahontieltä Munakunnantielle ulottuva asemakaava (1/30.9.1974) ja korttelin 24 asemakaava Koulutiellä (5/28.9.1979) sekä uusimpana Aurinkoniityntien asemakaava (37/3.12.2018 Kh). Kantatien 67 asemakaava on kumottu Kalliolantien jalankulun ja pyöräilyn kadusta Ahontielle. Kantatie 67 on osoitettu osittain maantiekseksi (LT) (Kuva 4-23). Kantatie 67 rajautuu erillispientalojen (AO), asuin-, liike- ja toimistorakennusten (AL), asuin- ja liikerakennusten (ALK), liike- ja toimistorakennusten (K), palvelurakennusten (P), julkisten lähipalvelurakennusten (YL) korttelialueisiin sekä katu- ja suojaviher- (EV) että puisto-alueisiin (PL). Suupohjan rata rajautuu teollisuus- ja varastorakennusten (T), lähivirkistys- (VL), korttelialueisiin ja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueisiin (ET).



Kuva 4-23. Ote Ilmajoen Ahokylän asemakaavayhdistelmästä 27.1.2020.

Seinäjoella kantatien 67 ja Suupohjan radan alueella on voimassa eri aikoina lainvoimaisiksi tulleita asemakaavoja, joista vanhimpia ovat Alakylän asemakaavan muutos (743 09015) (lainvoimainen 26.4.1985) ja uusimpia Itkan kortteleiden 15 ja 20 asemakaavan muutos (743 07027) (lainvoimainen 28.12.2011). Pääosin kantatie ja lähialueet on asemakaavoitettu 1980 -luvulla, kantatien varressa asemakaavoitettu alue alkaa Katilantien itäpuoleiselta asuinalueelta ja ulottuu kaupungin keskustaasta asti. Kantatie 67 on osoitettu maantien alueeksi (LT) liittymineen ja Suupohjan rata rautatiealueeksi (LR) (Kuva 4-24). Asemakaavassa on osoitettu Rintapellonkujan ja Välskärinkadun alikulut sekä Korttesmäen kohdalle eritasoristeys (e) asemakaavan liikerakennusten korttelialueen, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM-1) pohjoispuolelle.

Kantatie 67 rajautuu asuin-, liike- ja yleisten rakennusten (ALY/s-1), maatilojen talouskeskusten (AM, AM/s), liike- ja toimistorakennusten (K, K-3), toimitilarakennusten (KTY-1), autopaikkojen (LPA, LPA-3), huoltoaseman (LH) sekä teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueisiin, joilla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia (TY) että vesi- (W), suojaviher- (EV), rautatien (LR), puisto- (VP) ja katualueisiin. Suupohjan rata rajautuu kantatien maantien alueeseen (LT) ja pohjoispuolella asemakaavoittamattomaan alueeseen Ruistien ja Puhdistamonkadun välisellä alueella, muutoin Suupohjan rata rajautuu asuinkerrostalojen (AK-32), asuin-, liike-, toimisto- ja yleisten rakennusten (ALY/s-1), toimitilarakennusten (KTY-1), autopaikkojen (LPA, LPA-3, LPA-5, LPA-11), huoltoaseman (LH) korttelialueisiin sekä yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten (ET), suojaviher- (EV), puisto- (VP) ja vesialueeseen (W).



Kuva 4-24. Ote Seinäjoen asemakaavayhdistelmästä.

Seinäjoella kantatien 67 osalta uusiin kaavamuutos on Kauppa-Joupin asemakaavan muutos, jonka kaupunginvaltuusto hyväksyi 28.6.2010. Suupohjarata on osoitettu rautatien alueeksi (LR) ja kantatie 67 maantien alueeksi. (LT) (Kuva 4-25). Kaavamuutoksessa varauduttiin kantatien 67 osalta 2+2 ajorataiseen tiehen. Itikan eritasoliittymästä Kauppa-Joupin asemakaavan muutoksen alueelle on varauduttu asemakaavoissa 2+2 ajorataiseen kantatiehen 67. Kauppa-Joupin asemakaavan muutosalueesta länteen Ilmajoen rajalle ei ole asemakaavoissa varauduttu kantatien 2+2 ajorataistamiseen.



Kuva 4-25. Ote Seinäjoen Kauppa-Joupin asemakaavasta.

Vireillä olevat asemakaavat

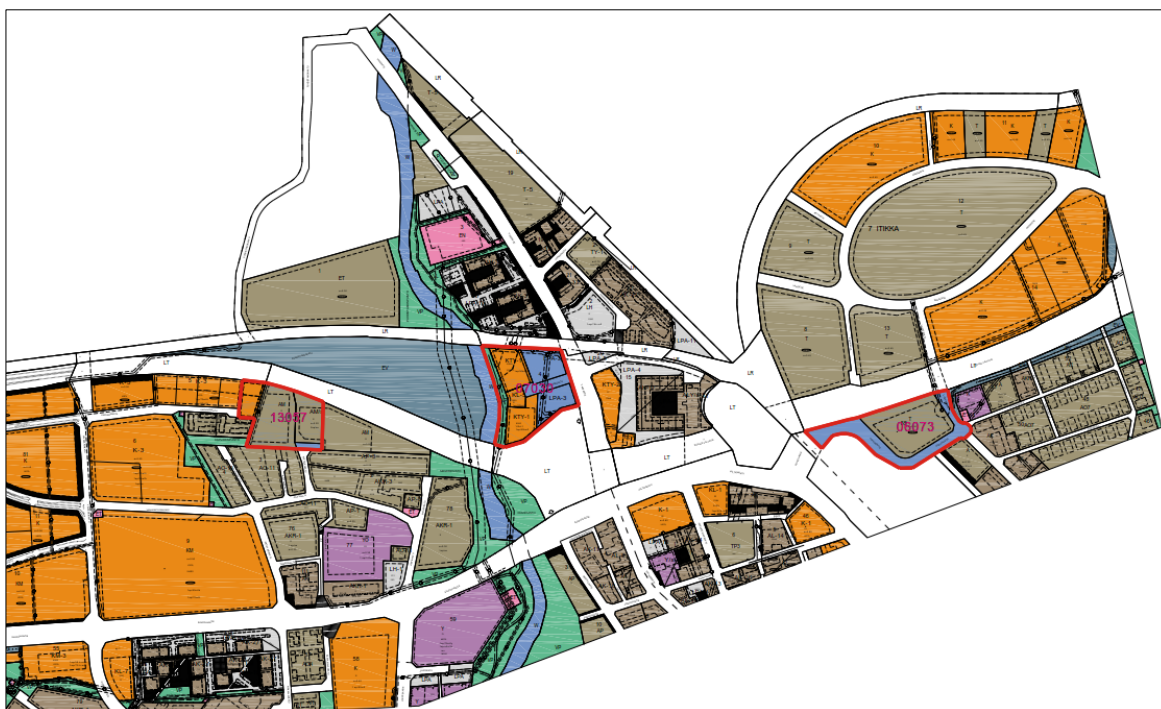
Vireillä oleva Ilmajoen Siltalan kunnanosan asemakaavan muutos ja laajennus (Nesteen huoltoasema) sisältää kantatien 67 maantien aluetta (LT). Kaavatyön osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavaluonnos on asetettu nähtäville epävirallisesti 8.4. – 21.4.2008. Arvioitavien linjausten sijoittumien suhteessa kyseiseen kaavaluonnokseen on osoitettu seuraavassa kuvassa (Kuva 4-26).



Kuva 4-26. Ote Ilmajoen Siltalan kunnanosan asemakaavan muutoksen ja laajennuksen kaavaluonnoskartasta.

Seinäjoella on kantatien 67 varressa vireillä seuraavat asemakaavan muutokset: asemakaavan muutos (07030) Itikanmäenkadulla korttelin 4 tonteilla 8, 9, 10, 11 ja 12 (Kyla 15.4.2020, § 58) ja asemakaavan muutos (06073) Pohjolantiellä korttelissa 55 ja katualueilla (Kyla 16.1.2019, § 5), jotka rajautuvat kantatiehen 67 ja junarataan. Seinäjoen asemakaavayhdistelmä on osoitettu seuraavassa kuvassa (Kuva 4-27).

Arvioitavien tielinjausten alueelle on tulossa vireille asemakaavan muutos (13057) Niittäjänsäkadulla, joka rajautuu kantatiehen 67 pohjoisosaltaan.



Kuva 4-27. Ote Seinäjoen asemakaavayhdistelmästä, jossa on punaisella viivalla rajattu ajankohtaiset asemakaavan muutosalueet 13057, 07030 ja 06073 kantatien 67 ja Suupohjan radan tuntumassa.

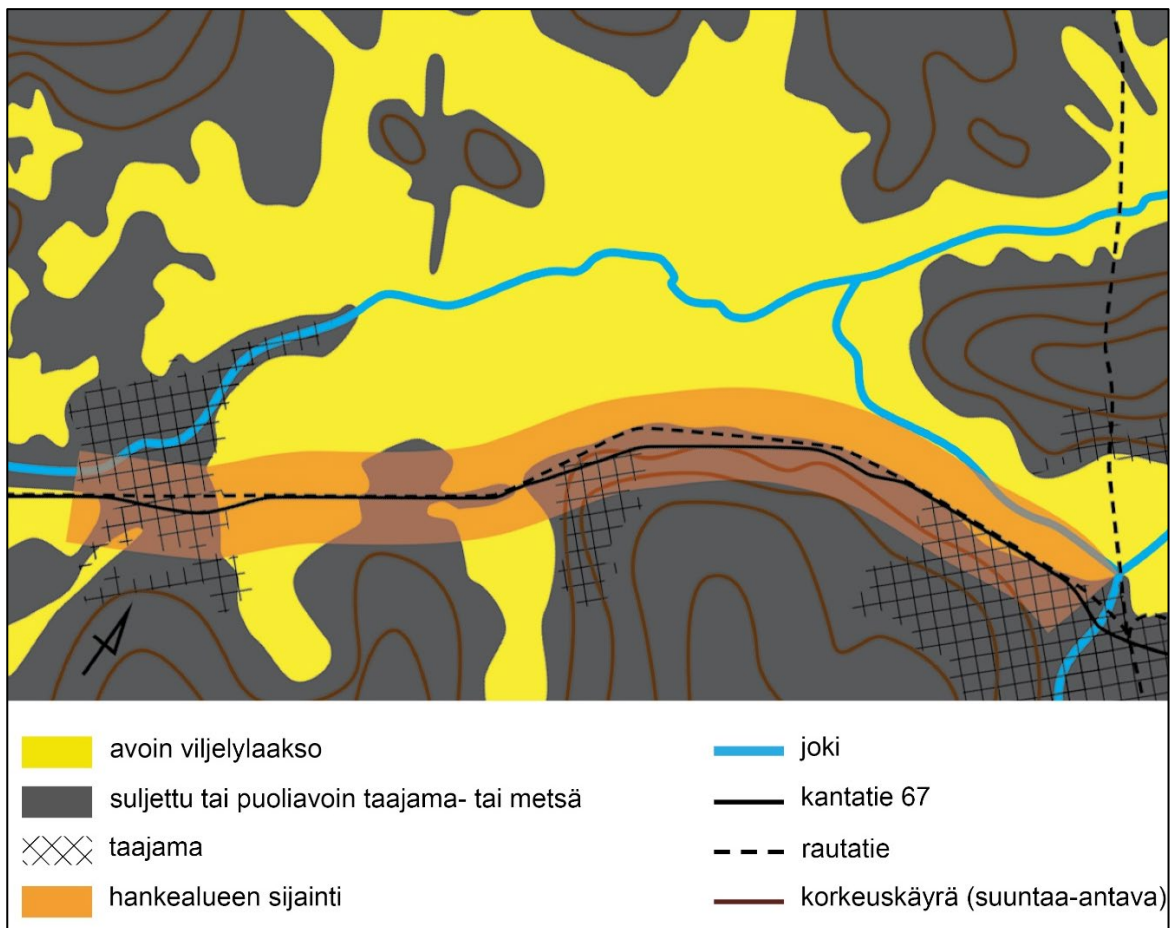
4.3. Maisema ja kulttuuriympäristö

4.3.1. Maiseman yleispiirteet

Hankealue ja sen maisemallinen vaikutusalue kuuluvat Pohjanmaan maisemamaakuntaan ja Etelä-Pohjanmaan viljelylakeuksien maisemaseutuun.

Selvitysalue on pääosin perinteistä eteläpohjalaista viljelymaisemaa – avaraa, yhtenäistä ja tasaista kulttuuriympäristöä (Kuva 4-28). Reunoilta ja teiden varsilta avautuu pitkiä ja maisemakovaltaan komeita peltonäkymiä, jotka päättyvät selvärajaisesti metsän tai taajaman reunaan. Lakeutta elävöittävät vielä muutamalla jäljellä olevat ladot. Hankealueen Seinäjoen ja Ilmajoen päissä perinteinen viljelymaisema muuntuu taajama- ja kaupunkimaisemaksi.

Viljelylakeus on kehittynyt loivajuoksuiseen Kyrönjoen laaksoon ja haarakkeisesti sen sivujokien laaksoihin. Laaksojen reuna-alueiden teidenvarsilla ja Kyrönjoen varrella on perinteisiä nauhamaisia kyliä. Ilmajoen ja Seinäjoen keskustaajamien laajenemissuunta on alkanut poiketa nauhamaisesta kylärakenteesta. Asutuksen lisäksi tiestö on perinteisesti seurannut jokea molemmin puolin. Uudemmat tiet eivät tukeudu yhtä kiinteästi joenvarteen kuin aiemmin. Kantatie 67, rautatie ja suuret voimalinjat halkovat suoraviivaisesti Alajoen viljelylakeutta sen eteläreunassa.



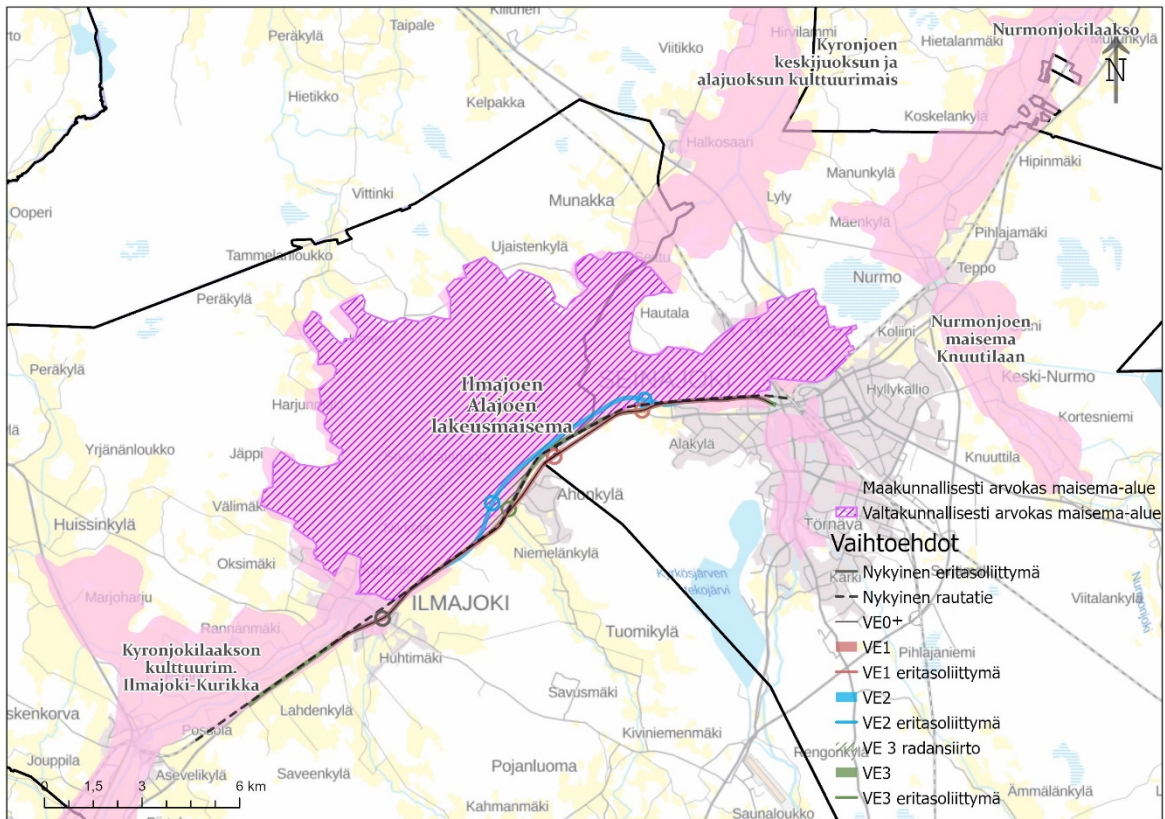
Kuva 4-28. Maiseman yleispiirteet. Selvitysalueen maisemassa ei erotu selkeitä maamerkkejä tai solmukohtia. Selkeimpiä katseenkiinnittäjiä ovat avoimen ja suljetun tilan rajapinnat.

4.3.2. Maiseman ja kulttuuriympäristön arvoalueet ja -kohteet

Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet

Hankealue sijoittuu valtakunnallisesti arvokkaan Ilmajoen Alajoen lakeusmaiseman eteläreunaan (Kuva 4-29). Lakeusmaisema on mittakaavaltaan suurta. Maisemakuva on korostuneen selkeää ja vaakasuuntaiset maiseman linjat ovat hallitsevia. Avoimuus ja suuret etäisyydet mahdollistavat monin paikoin edustavien näkymien avautumisen viljelylakeuden ylitse. Avoin rakentamaton viljelymaisema on pohjoisesta saavuttaessa vahva identiteettitekijä Seinäjoen kaupungille. Maisema-alueen rajaukseen on vuoden 2013 päivitysinventoinnissa ehdotettu muutosta, jonka mukaan uusi rajausta jättäisi kantatie nro 67 eteläpuolelle sijoittuneet kaupan suuryksiköiden ja taajamarakentamisen muuttamat maisema-alueen osat pois. Uutta aluerajausta ei ole vielä vahvistettu.

Läntisestä päästään hankealue ulottuu maakunnallisesti arvokkaaseen Kurikan-Ilmajoen kulttuurimaisemaan. Kyrönjoen varressa maisemaa leimaa monipuolinen historiallinen ympäristö. Alueella on sekä varhaisen asumisen, että teollistumisen, liikenneväylien, kaupankäynnin, sosiaalisen toiminnan, opetuksen että muuttuvan maatalouden ympäristöjä. Rajaukseen on esitetty vuonna 2013 muutoksia päivitysinventoinneissa, mutta niitä ei vielä vahvistettu.



Kuva 4-29. Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet.

Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt

Valtakunnallisesti arvokkaita kohteita koskien lähtötietona on RKY2009-kohdeluettelo sekä rakennusperintökohteet eli rakennussuojelulailla, asetuksella 480/85, kirkkolailla ja rautatiesopimuksella 1998 suojellut kohteet. Maakunnallisia alueita ja kohteita koskien lähtötietona ovat vuoden 2005 kokonaismaakuntakaava ja tämän jälkeen Etelä-Pohjanmaan liitossa laadittu rakennusinventointiraportti. Näiden lisäksi hankealueen lähistöllä on Ilmajoen puolella paikallisesti arvokkaita yleis- ja asemakaavoissa sr-merkinnöillä huomioituja rakennuksia.

Ilmajoen Nikkolan ja Pirilän jokivarsiasutus on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä RKY2009 (Kuva 4-30). Taloryhmät edustavat jokivarsiasutuksen kylärakennetta ajalta, jolloin Kyrönjoki toimii alueen pääkulkureittinä. Päärakennusten julkisivut avautuvat joelle ja talusrakennukset sijoittuvat niiden taustapuolelle. Joen länsirantaa seuraa ainakin 1600-luvulta samalla paikalla kulkenut Könnintie ja itäpuolella, kauempana rannasta nuorempi Nikkolantie. Nikkolantien varressa tien ja vanhan jokivarsiasutuksen väliin jää peltovyöhyke. Nikkolan ja Pirilän jokivarsiasutus sijoittuu valtakunnallisesti arvokkaalle Ilmajoen Alajoki -maisema-alueelle hankealueen pohjoispuolelle.

Ilmajoella maakunnallisesti arvokkaita alueita ja kohteita ovat Asematie ja kauppatien varsi, Ilmajoen keskusta ja Kyrönjoen kulttuurimaiseman keskustan pohjoispuoleiset alueet, sekä Mattilan talo.

Hankealuetta halkoo 1900-luvun alussa rakennettu rautatieyhteys. Viljavien ja tiheästi asuttujen seutujen läpi kulkenut rata yhdisti rannikon vientikaupungit, Kristiinankaupungin ja Kaskisen, Seinäjoen risteysasemaan. Rata helpotti erityisesti viljan ja puutavaran kuljetusta Etelä-Pohjanmaalta rannikon kaupunkeihin. Radan varrelle sijoittuu valtakunnallisesti arvokas Ilmajoen vanha rautatieasema ympäristöineen. Asemarakennus on rakennettu vuonna 1910 ja edustaa V luokan asematyyppiä. Aseman yhteydessä on vuonna 1911 valmistunut tavaramakasiini. Asemalta luoteeseen suuntaavan Asematien varrella on maakunnallisesti arvokasta rakennuskantaa, joka koostuu 1900-luvun alun asuin- ja liikerakennuksista sekä näyttävästä seurantaloista. Edempänä joen molemmiin puoliin sijaitsee Ilmajoen maakunnallisesti arvokas keskusta-alue. Kerroksellisen ympäristön historia ulottuu 1500-luvulle saakka. Alueella on sijainnut kirkko, josta on jäljellä vanha hautausmaa. Alueella sijaitse myös Suomen vanhimpiin lukeutuva kotiseutumuseo (rakennettu vuonna 1914). Keskusta-alueella on myös modernimpaa rakennuskantaa, kuten 1960-luvulla rakennettu kuntatalo. Kirkonkylän keskeisellä paikalla sijaitsee pohjalaista rakennustapaa edustava valtakunnallisesti arvokas Yli-

Seinäjoen valtakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt eivät sijoitu hankealueen tuntumaan, vaan ne sijaitsevat kaupunkirakenteen sisällä.

Muut maiseman arvoluokitukset

Kuntaraja

Muinaisjäännökset (museovirasto)

Kaavojen sr kohteet (Ilmajoki)

Rakennusperintökohteet (asetus 480/85)

Rakennusperintökohteet (kirkkolaki)

Maakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö

Rakennusperintökohteet (rautatiesopimus 1998)

Rakennusperintökohteet (rautatiesopimus 1998)

Rakennusperintökohteet (asetus 480/85)

RKY alueet

Vaihtoehtot

Nykyinen eritasoliittymä

Nykyinen rautatie

VE0+

VE1

VE1 eritasoliittymä

VE2

VE2 eritasoliittymä

VE 3 radansiirto

VE3

VE3 eritasoliittymä

Maakunnallisissa inventoinneissa tunnistetut arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt ja rakennusperintökohteet:

Pistekohteet

Aluekohde

Alajoki

Alakylä

Jouppi

Jouppi

Katajalaakso

Rintalanvuori

Vuorimäki

Ruopivuori

Jyrkkäkallo

Takavuori

Saunamäenkallo

Kirkkosvuori

Kattilavuori

Kirkkosjärven tekojärvi

Perämäki

Tuomikylä

Palonkylä

Ilmajoki

Palonkylän koulu

Lääkintävarikko varasto-osasto

Hautaneva

Savivuori

Alhoniemi

0 0,5 1 2 km

Map data © OpenStreetMap contributors, Map layer © Esri

Kuva 4-30. Rakennetun kulttuuriympäristön valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja paikallisesti merkittävät kohteet ja alueet.

4.3.3. Muinaisjännökset

Hankealueen lähistöllä ei sijaitse tunnettuja muinaisjäännöksiä. Hankealueella laaditaan muinaisjäännösinventointi syksyn 2020 aikana.

4.4. Luonnonympäristö

4.4.1. Luonto ja luonnonsuojelu

Suunnittelualue sijoittuu kasvimaantieteellisessä aluejaossa keskiboreaaliselle Pohjanmaan vyöhykkeelle. Soiden aluejaossa selvitysalue kuuluu Etelä-Pohjanmaan kilpikeitaat -vyöhykkeeseen.

Suunnittelualueen luonnonympäristöstä valtaosa koostuu Kyrönjokilaakson alavasta viljelylakeudesta. Kyrönjokilaakson pelloilla viljellään mm. eri viljalajikkeita, nurmea ja perunaa. Luonnontilainen kasvillisuus on keskittynyt pelto-alueilla pääosin pientareille, luomien varsille ja metsäsaarekkeisiin. Varsinaisia metsäsaarekkeitä peltolakeudella on vain vähän. Avointa peltomaisemaa elävöittävät muutamat luomat (mm. Tuoresluoma ja Tuomiluoma), jotka mutkittelevat kapean lehtipuuvyöhykkeen ympäröimänä kohti Kyrönjokea. Luomien varsilla tavataan rehevää suurruoho- ja heinäkavillisuutta. Peltolakeudella sijaitsee muutamia kaivettuja vesikuoppia, joissa esiintyy kosteikkokasvillisuutta ja eräissä myös viitasammakkoa.

Kyrönjokilaakson viljelylakeuden eteläpuolella olevat reunametsät ovat valtaosin tuoreen kankaan (MT), lehtomaisen kankaan (OMT) sekä kuivahkon kankaan (VT) talousmetsiä. Puusto on kuusivaltaista, joukossa paikoitellen runsaasti lehtipuuta ja mäntyä. Karuimpia metsätyyppejä tavataan suunnittelualueella kantatie 67 eteläpuolella Ahonkylän ja Alakylän välisellä selännealueella. Täällä kalliopelteillä mäenpäällystyillä tavataan mäntyvaltaisia kuivan ja karukokankaan (CT, CIT) havumetsiä. Metsät ovat ikärakenteeltaan kasvatusiässä olevia talousmetsiä, jossa nuoria ja keski-ikäisiä metsiköitä on selvästi varttunutta ja vanhempaa enemmän. Talousmetsäalueelle tyypillisesti avohakkuita ja taimikoita esiintyy alueella. Pohjamaa on paikoitellen kivistä ja kallioista, etenkin Ahonkylän ja Alakylän välisellä selännealueella. Suot ovat seudulla valtaosin ojitettuja ja muuttuneet eriasteisiksi turvekankaiksi. Laajin mäntyvaltainen turvekangas on Nikkolanneva kantatie 67 kupeessa muiden kohteiden ollessa hyvin pienialaisia ja karuja kangasmaan soistumia.

Alustavien tielinjausvaihtoehtojen sijoituspaikoilla tai niiden lähiympäristössä ei ole Natura 2000 -suojeluverkoston alueita tai luonnonsuojelualueita. Lähimmät Natura 2000 -suojeluverkostoon kuuluvat alueet ovat Tuoresluoman lehdot (FI0800158, SAC), joka sijaitsee lähimmillään noin 2 kilometriä suunnittelualueen eteläpuolella sekä Paukaneva (FI0800035, SAC) lähimmillään noin 3 kilometriä koilliseen. Yksityismaiden luonnonsuojelualue, yksi Seinäjoen kaupungin METSO-kohteista, Pohjaniemi (YSA207374), sijaitsee noin 2 kilometriä suunnittelualueesta koilliseen (Kuva 4-31).

Suomen Metsäkeskuksen avoimen paikkatiedon mukaan alustavien tielinjausvaihtoehtojen sijoituspaikoilla ei ole tiedossa metsien monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä elinympäristöjä (Metsälaki 10 §). Lähimmät rekisteröidyt metsälakikohteet ovat kantatie 67 eteläpuolella karulla selännealueella, joissa esiintyy pienialaisia karukokankaita vähätuottoisempia kallioita ja vähäpuustoisia soita. Uhanlaisten lajien rekisteritietojen (Suomen ympäristökeskus) mukaan alustavien tielinjausvaihtoehtojen ympäristössä on havaintoja liito-oravasta sekä muutamista hyönteisistä. Liito-orava-esiintymiä on useita suunnittelualueen ympäristössä Kyrönjokilaakson kuusivaltaisissa reunametsissä em. rekisterin, aikaisempien luontoselvitysten sekä keuhkokuumeen 2020 tehtyjen selvitysten mukaan. Muut suunnittelualueen ympäristössä olevat uhanalaisrekisterin havainnot koskevat yksittäisiä hyönteishavaintoja mm. Amphigerontia intermedia (NT silmälläpidettävä), vyöpiiloseppä (LC elinvoimainen) ja vahakeltasiipi (EN erittäin uhanalainen).

Tielinjausvaihtoehdot VE2 ja VE3 sijoittuvat osittain Ilmajoen Alajoen maakunnallisesti tärkeäksi lintualueeksi (MAALI) määritellyn alueen eteläreunaan. Alajoen MAALI-alueen koko on 1567 ha. Alajoen varren tulvapellot ovat yhdessä Kauhavan-Lapuan Alajoen kanssa Suomenselän lintutieteellisen yhdistyksen merkittävin metsähanhien keuhkokuumeen levähdysalue. Myös runsaasti muuta tulvalinnustoa pysähtyy ruokailemaan Alajoelle. Lisäksi alueen heikosti kartoitettuun pesivään peltolinnustoon kuuluu mm. runsas suopöllökanta. (SSLTY 2013)

Alueella levähtävät keuhkokuumeen 2013):

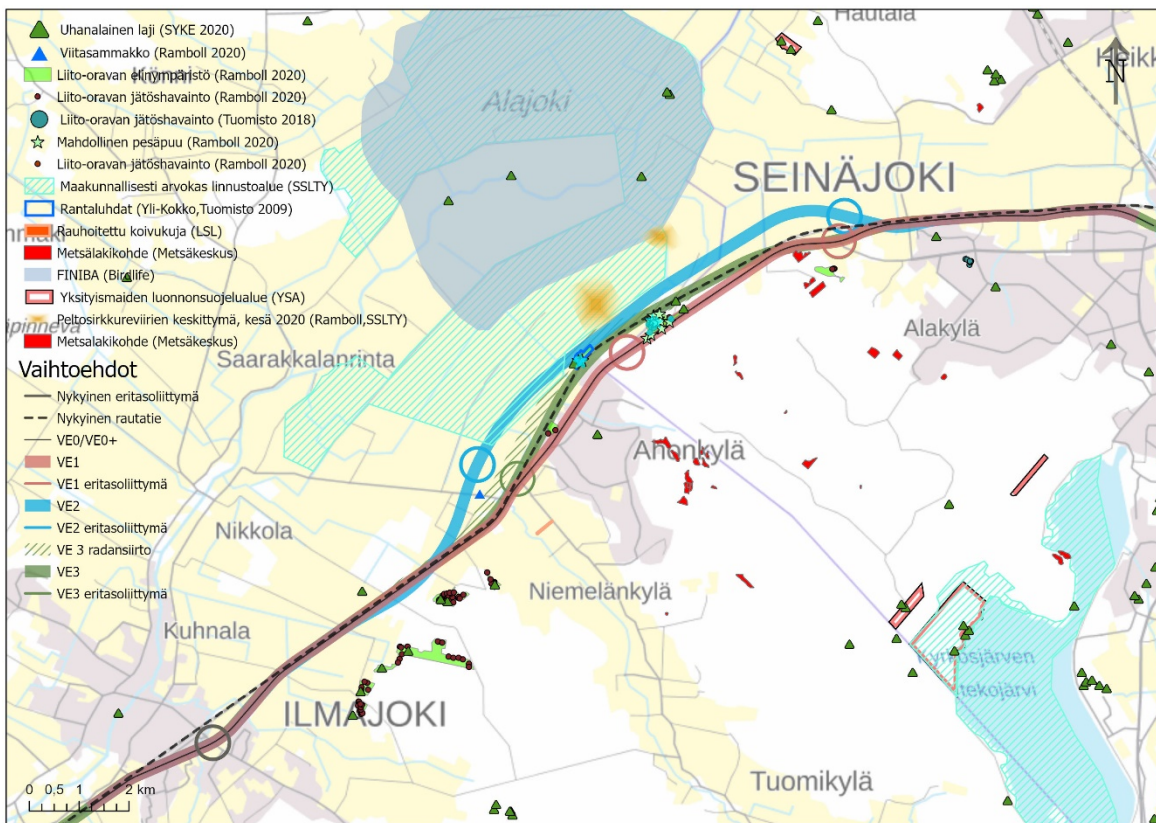
- Metsähanhi (NT) 550-700 yks
- Lyhytnokkahanhi 10-50 yks
- Kapustarinta 200-600 yks
- Suokukko (EN) 120-800 yks

- Keräkurmitsa (NT) 0-25 yks
- Alkusyksystä alueelle kertyy kottaraisia 500-3000 yks
- Pesimälinnustoon kuuluvat mm.
- Pikkukuovi 2 rev (2013)
- Peltopyy 20-40 rev
- Suopöllö 1-7 rev
- Peltosirkku (EN) 14 rev (2013)

Alajoen peltoalue kuuluu myös Suomen tärkeisiin lintualueisiin (FINIBA). Finiba-alueen raja on em. MAALI-alueen pienempi ja sijoittuu tielinjausvaihtoehtojen pohjoispuolelle. Alajoen FINIBA-alueen kriteerinä on erityisesti keväisin levähtävät metsähanhet.

Tehdyn pesimälinnustaselvityksen perusteella peltoalueella tyypillisimpiä pesimälintuja ovat mm. kiuru, kuovi, töyhtöhyppä, keltasirkku. Erittäin uhanalainen peltosirkku esiintyy useamman parin voimin Neiron edustan peltoalueella. Petolinnusta tuulihaukka on yleisin ja näkyvin laji selvitysalueella. Selvitysalueen eteläpuolen karut kalliomänniköt ovat vastaavasti mm. kehrääjän ja leppälinnun suosiossa. Pellonreunusmetsien ja metsäsaarekkeiden lajistossa tavataan yleisenä mm. eri rastas-, kerttus- ja tiislajeja, sepelkyyhky, peippo. Tyypillisimpiä ja näkyvimpiä nisäkkäitä tielinjausten alueella ovat rusakko, metsäjänis, kettu, metsäkauris, hirvi, valkohäntäkauris, myyrät, hiiret ja päästäiset sekä lepakoista pohjanlepakko ja viikisiippalajit.

Suunnittelualueelle on tekeillä maastokauden 2020 aikana luontoselvitys. Suunnittelualueen nykytilan kuvaus ja tieto huomionarvoisista kohteista täydentyy jatkossa YVA-selostusvaiheeseen tehtyjen selvitysten tulosten pohjalta.

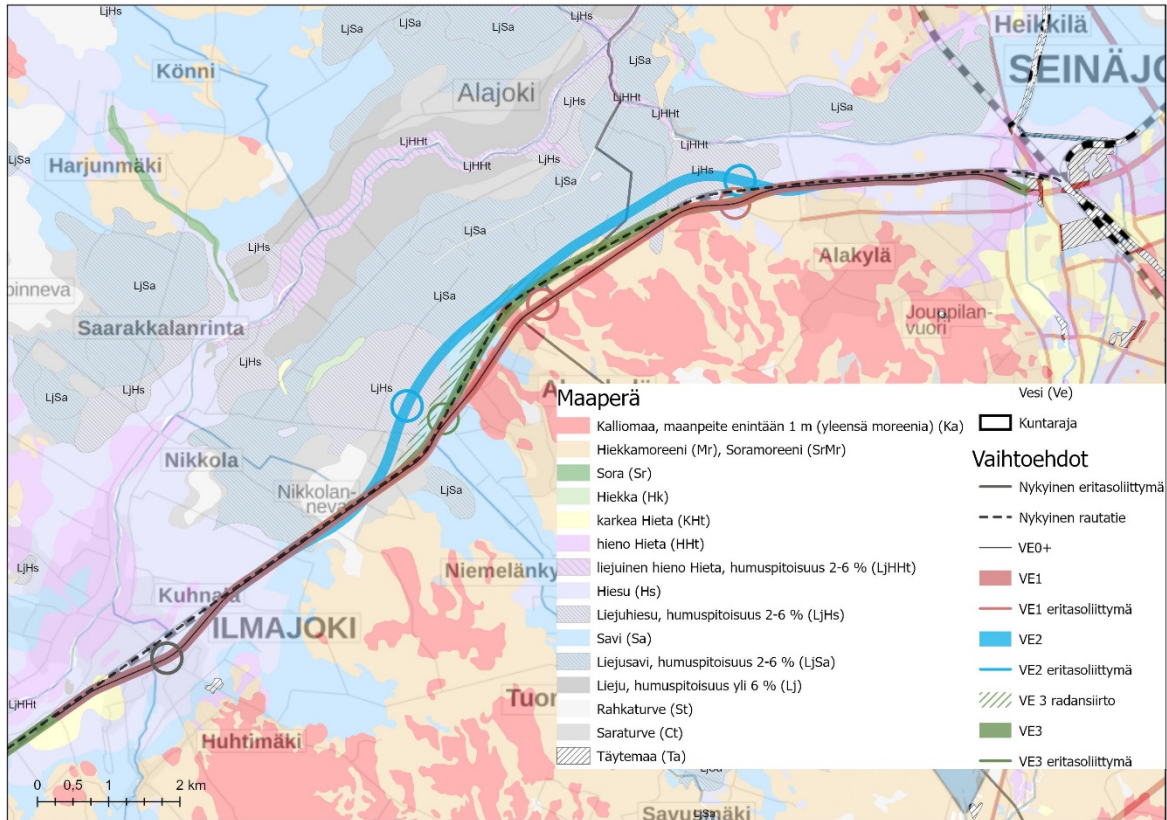


Kuva 4-31. Arvokkaat luontokohteet suunnittelualueella.

4.4.2. Maa- ja kallioperä

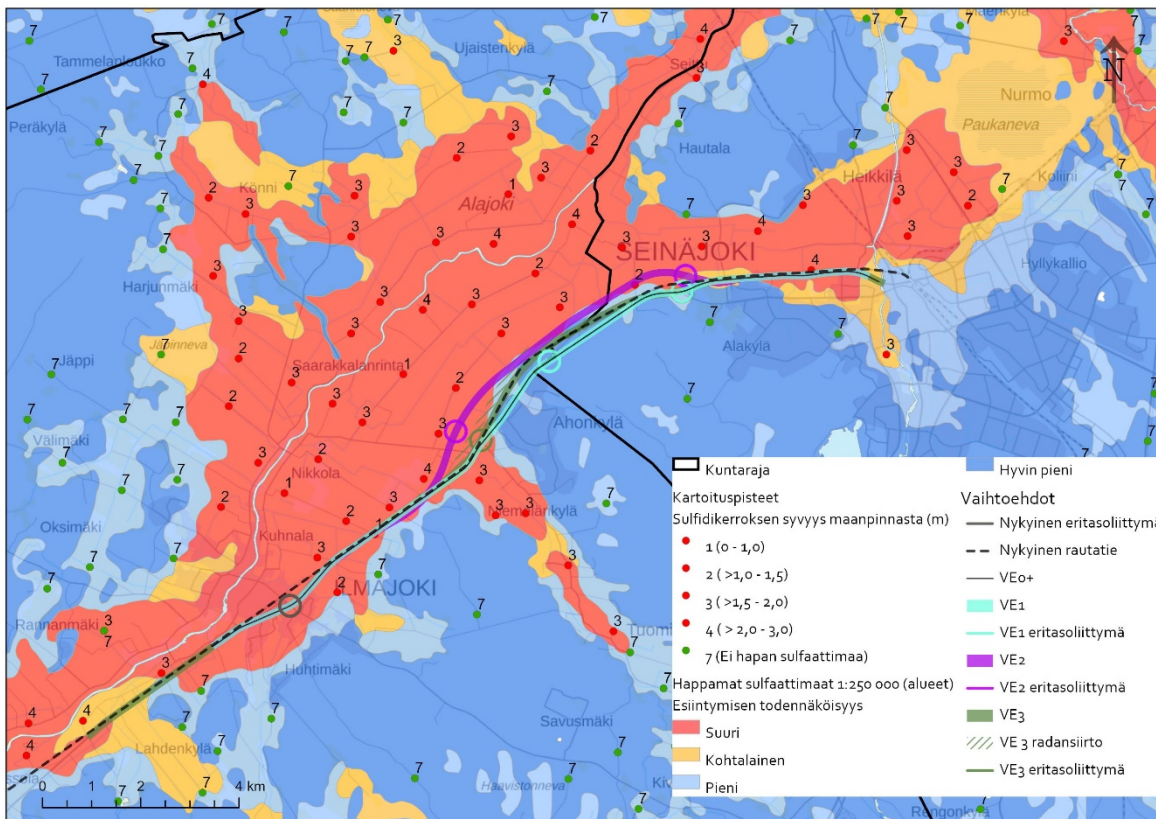
Suunnittelualue sijoittuu suurelta osaltaan pehmeikölle. Varsinkin nykyisen kt67:n pohjois- ja länsipuolella pohjamaa on löyhää savi-/silttimaata jopa 20 m syvyyteen (Kuva 4-32). Monin paikoin hienojakoiseen kivennäismaahan on sekoittunut eloperäisiä aineksia tehden maaperän liejuiseksi. Pehmeän, savi-/silttikerroksen leikkauslujuus on heikko ja nykyinen radan stabiileetti on paikoin huono. Ahonkylän ja Alakylän välisellä alueella, kantatie ja rata sijoittuvat osittain moreeni- ja kallioalueelle.

Suunnittelualueelle ei sijoitu valtakunnallisesti arvokkaita geologisia muodostumia.



Kuva 4-32. Hankealueen maaperäkarta (GTK).

Hankealueen happamien sulfaattimaiden esiintymisen todennäköisyys on suuri (Geologian tutkimuskeskus GTK) (Kuva 4-33). GTK:n kartoituspisteistä on löytynyt potentiaalisesti hapanta sulfaattimaata myös väylien kuivatus-syvyydeltä. Happamat sulfaattimaat sijoittuvat erityisesti alueille, joissa maaperä on savea, liejuista savea tai liejuista hienoa hietaa.



Kuva 4-33. Happamat sulfaattimaat hankealueella.

4.4.3. Pinta- ja pohjavedet

Suunnittelualue sijoittuu Kyrönjoen vesistöalueelle (42) (Kuva 4-34). Tielinjavaihtoehdot sijoittuvat Kyrönjoen yläosan valuma-alueelle (42.03) ja Seinäjoen suosan, Kyrkösjärven alueelle (42.071). Kyrönjoen yläosalla tielinjavaihtoehdot sijoittuvat vesimuodostumien Ilmajoen alueen (42.032), Tuoresluoman (42.035) ja Tuomiluoman valuma-alueille (42.034).

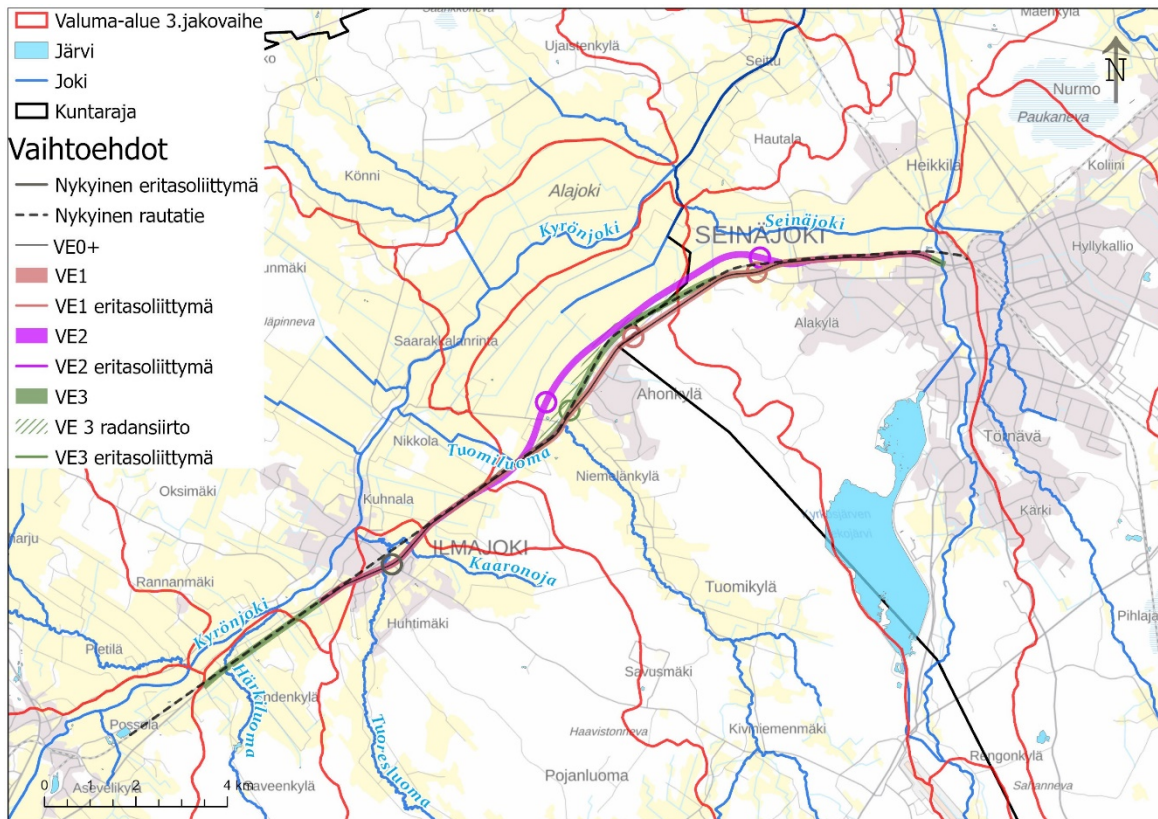
Kyrönjoen pääuoman (pituus 44 km) valuma-alueen pinta-ala on 4923 km² ja se on tyypiltään suuri turvemaiden joki. Sen keskivirtaama on 43 m³/s, ylivirtaama 388 m³/s ja alivirtaama 1,1 m³/s. Kyrönjoki on voimakkaasti muutettu ja vesistö kuuluu Kokemäenjoen-Saaristomeren-Selkämeren vesienhoitoalueeseen. Vesimuodostuman ekologinen tila on välttävä ja kemiallinen tila hyvää huonompi (Kuva 4-35). Vesistön hyvä ekologinen tavoitetila tulisi saavuttaa vuoteen 2021 mennessä ja kemiallinen tavoitetila puolestaan vuoteen 2027 mennessä.

Seinäjoen (pituus 73 km) valuma-alueen pinta-ala on 1011 km². Seinäjoki on tyypiltään keskisuuri turvemaiden joki ja voimakkaasti muutettu. Sen keskivirtaama on 8,5 m³/s, ylivirtaama 150 m³/s ja alivirtaama 0,3 m³/s. Tekojärvien säännöstely vaikuttaa selvästi Seinäjoen virtaamiin ja jokiuoma on lähes kokonaisuudessaan rakennettu. Joen ekologinen tila on välttävä ja kemiallinen tila hyvä (Kuva 4-35). Vesistön hyvä ekologinen tavoitetila tulisi saavuttaa vuoteen 2021 mennessä.

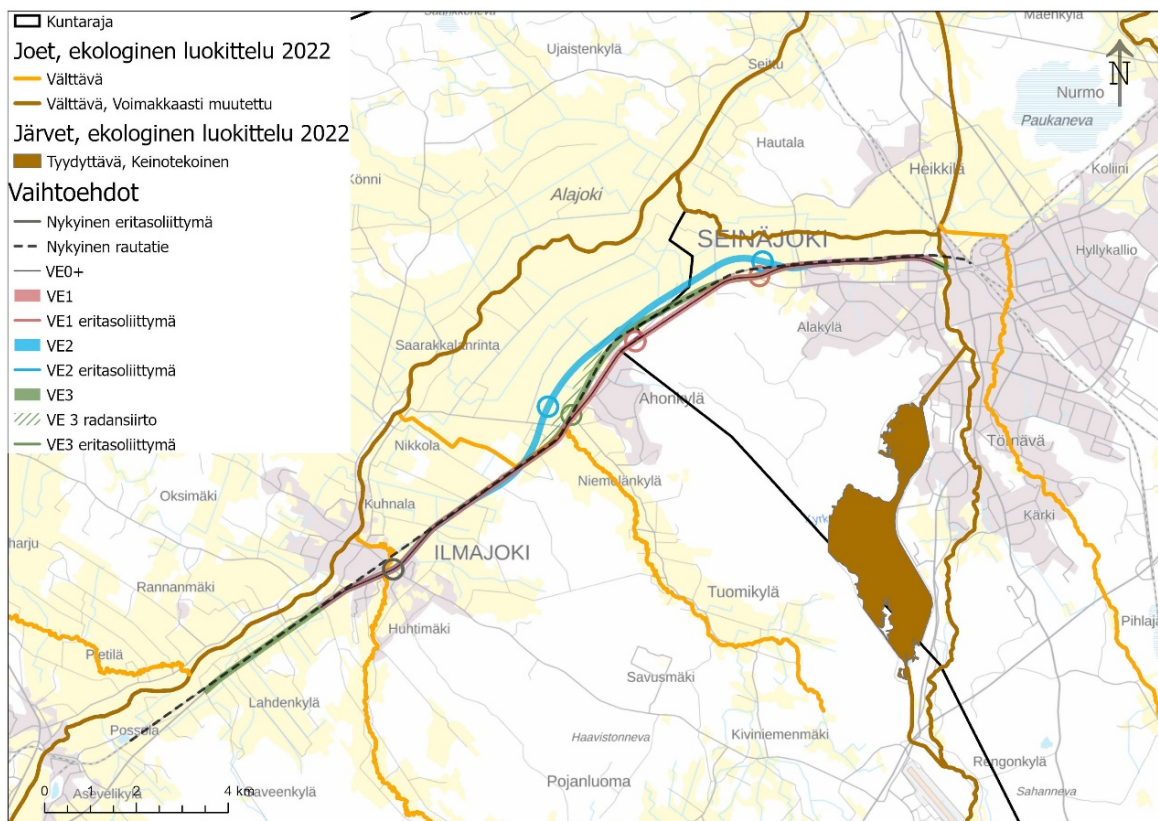
Tuoresluoma on tyypiltään pieni kangasmaiden joki (pituus 14 km), jonka hydrologis-morfologinen muuttuneisuus on erittäin vähäinen. Valuma-alueen pinta-ala on 102 km². Joen ekologinen tila on välttävä ja kemiallinen tila hyvä.

Tuomiluoma on tyypiltään pieni turvemaiden joki (pituus 15 km), jota ei ole voimakkaasti muutettu. Valuma-alueen koko on 90 km². Joen ekologinen tila on välttävä ja kemiallinen tila hyvää huonompi. Vesistön hyvä ekologinen tavoitetila tulisi saavuttaa vuoteen 2027 mennessä.

Tielinjavaihtoehdojen lähiympäristössä ei ole luokiteltuja pohjavesialueita. Lähimmät pohjavesialueet sijaitsevat noin 6 kilometriä Ilmajoen päädyn lounaispuolella (Koskenkorva ja Salonmäki, 1-luokka).



Kuva 4-34. Pintavedet hankealueella.

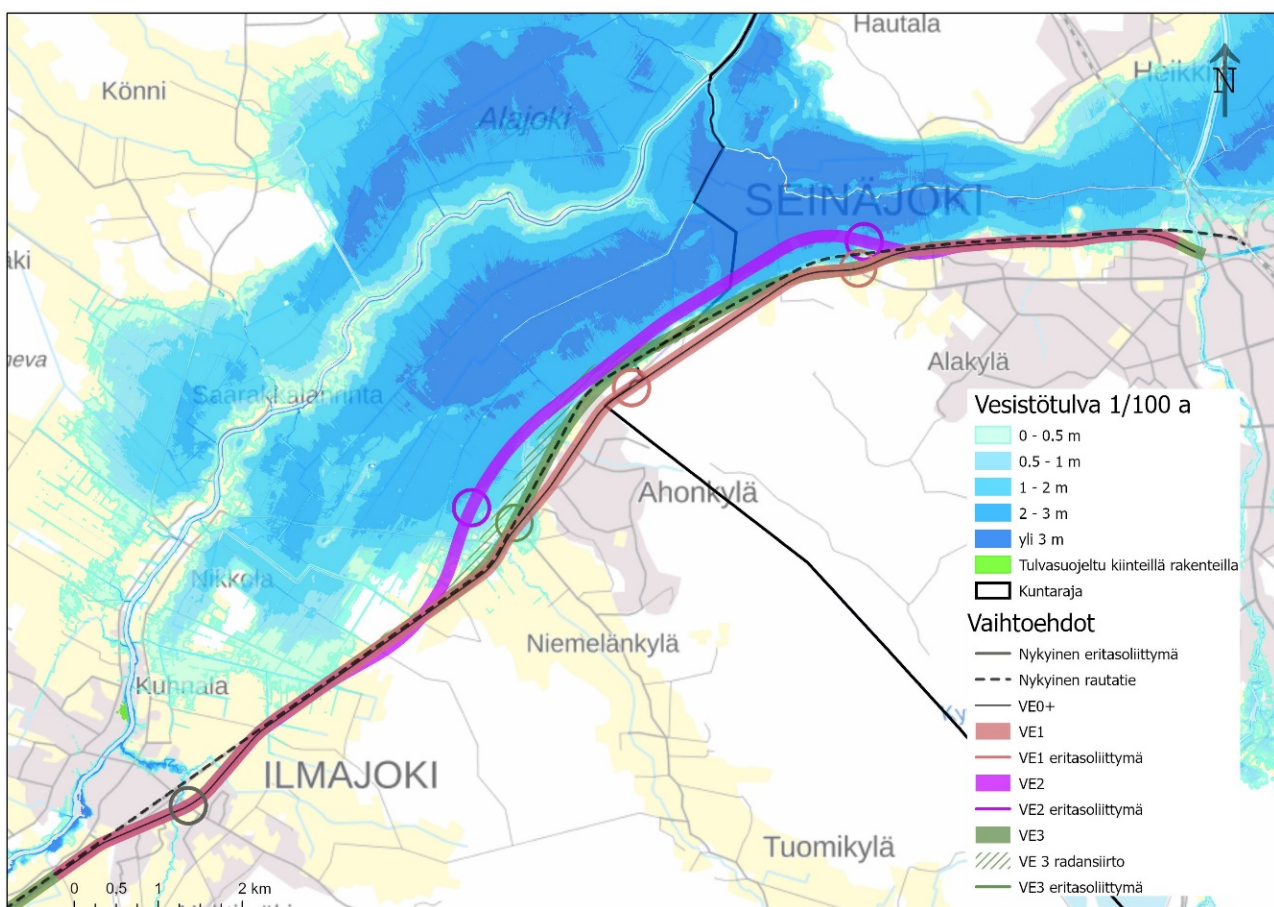


Kuva 4-35. Pintavesien ekologinen tila hankealueella (lähde: SYKE).

4.4.4. Tulvavedet (tulvavaara-alueet)

Kyrönjoki on tyypillinen tulville altis joki, jonka jokivarsilla on laajoja tulva-alueita. Tulvaherkkyyteen vaikuttaa mm. maaston tasaisuus, maankohoaminen, vähäjärvisyys ja maankäyttö. Hankealueella on myös tunnettuja jääpatopaikkoja. Viimeksi Ilmajoella ja Seinäjoella jääpadot aiheuttivat ongelmia keväällä 2013.

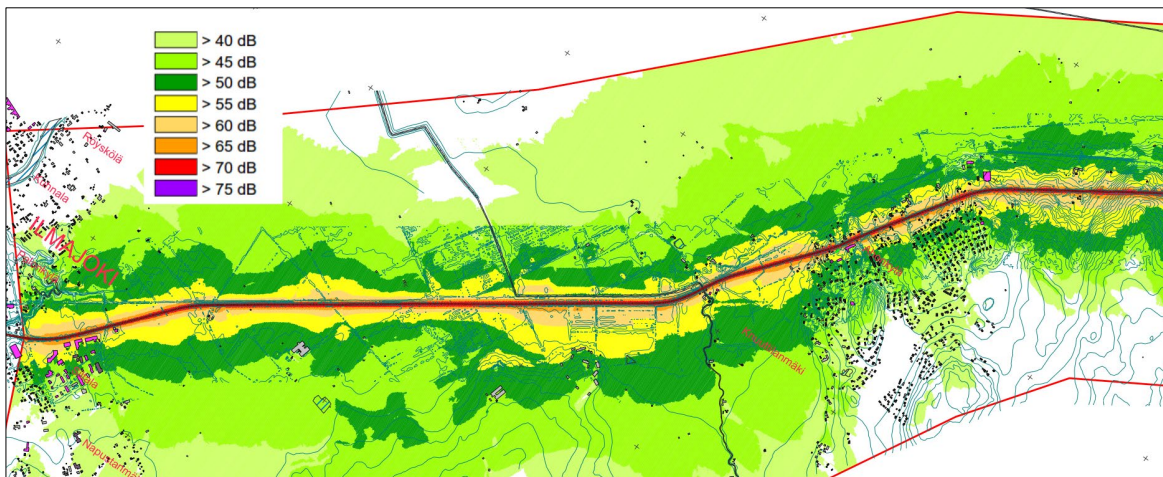
Ilmajoki-Seinäjoki on nimetty valtakunnallisesti merkittäväksi tulvariskialueeksi (Kuva 4-36). Vesistöalueella on tehty lukuisia tulvasuojelutöitä kuten perkauksia ja pengerryksiä. Alueen tulvaa on pyritty hallitsemaan mm. säännöstelyn avulla (Pitkämön säännöstely ja Kyrkösjärven tekojärvi). Kyrönjoen alaosan, Seinäjoen keskiosan, Kyrönjoen yläosan ja Kainastonjoen yläosan tulvasuojelutöillä pystytään torjumaan keskimäärin kerran 20 vuodessa toistuvaa eli arviolta vuosien 1966 ja 1984 tulvia pienemmät tulvat. Ilmajoen-Seinäjoen pengerrysalueelle joudutaan päästämään vettä suuremmilla tulvilla. (Kyrönjoen vesistöalueen tulvariskien hallintasuunnitelma vuosille 2016-2021).



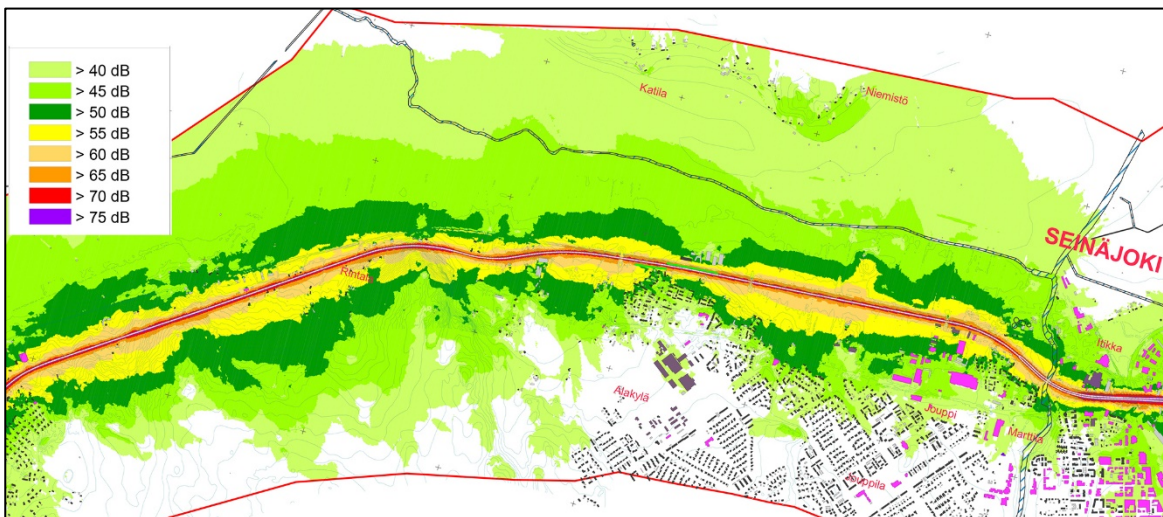
Kuva 4-36. Vesistötulva HW 1/100.

4.5. Melutilanne

Suunnitteluvälille on laadittu EU:n ympäristömeludirektiivin mukainen meluselvitys vuosina 2012 ja 2017. Meluselvitys alkaa Ilmajoella kt 701 (Alaanentie) kohdalta. Vuoden 2012 melukartat ovat saatavilla Väyläviraston nettisivuilta, ja alla olevissa kuvissa (Kuva 4-37 ja Kuva 4-38) on esitetty päivämeluvyöhykkeet $L_{Aeq7-22}$. Ohjearvo melulle on asuinalueilla sekä koulujen ja hoitolaitosten alueilla 55 dB, joka alkaa kuvissa keltaisesta väri vyöhykkeestä.



Kuva 4-37. Päiväajan melu $L_{Aeq7-22}$ vuonna 2012 välillä Ilmajoki-Ahonkylä. Keltaisesta väristä alkaen ylittyy asunalueiden sekä hoito- ja oppilaitosten ohjearvo 55 dB.



Kuva 4-38. Päiväajan melu $L_{Aeq7-22}$ vuonna 2012 välillä Ahonkylä-Seinäjoki. Keltaisesta väristä alkaen ylittyy asunalueiden sekä hoito- ja oppilaitosten ohjearvo 55 dB.

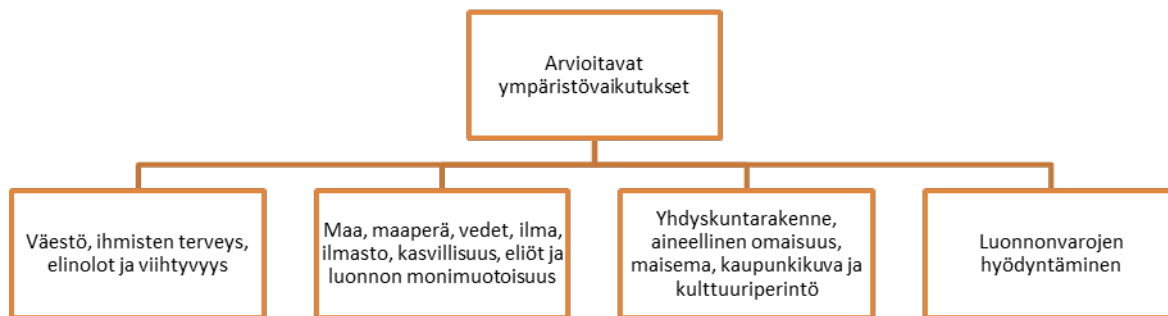
Ohjearvon 55 dB ylittävälle vyöhykkeelle sijoittuu yksittäisiä asuinrakennuksia tai pieniä rakennusryhmiä useassa kohdassa. Ahonkylässä on asutustihentymä sekä koulurakennus 55 dB meluvyöhykkeellä.

Tien rinnalla kulkee Seinäjoki-Kaskinen -rautatie, jossa on vähäistä tavarajunaliikennettä (keskimäärin 1-2 junaa vuorokaudessa), aiheuttaen ajoittaista melua lähialueella.

5. Arvioinnin eteneminen

5.1. Arvioitavat vaikutukset ja vaikutusalue

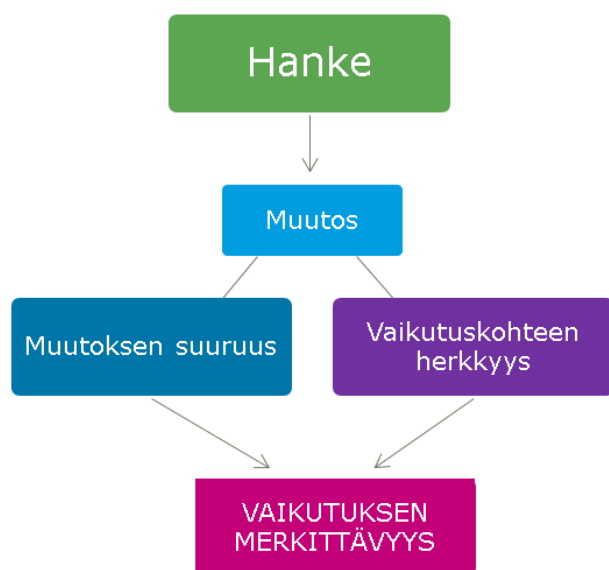
Tässä ympäristövaikutusten arvioinnissa tehtävänä on arvioida Kt 67 Ilmajoki-Seinäjoki välin parantamisen aiheuttamat ympäristövaikutukset YVA-lain ja -asetuksen edellyttämällä tavalla ja tarkkuudella. Arvioitaviksi tulevat seuraavassa kuvassa (Kuva 5-1) esitetyt vaikutukset:



Kuva 5-1. Arvioitavat ympäristövaikutukset (YVA-laki 252/2017, 2 §).

YVA-asetuksen 4 §:n mukaan arviointiselostukseen tulee sisältyä muun muassa arvio ja kuvaus hankkeen ja sen kohtuullisten vaihtoehtojen todennäköisesti merkittävistä ympäristövaikutuksista sekä vaihtoehtojen ympäristövaikutusten vertailu. Ympäristövaikutusten arvioinnissa vertaillaan hankkeen toteuttamisen ja hankkeen toteuttamatta jättämisen ympäristövaikutuksia sekä niiden välisiä eroja. Vertailu tapahtuu käytettävissä olevan tiedon ja arviointityön aikana tarkentuvan tiedon perusteella.

Merkittävyyden arvioinnilla osoitetaan päättelyketju, jonka perusteella vaikutusten arvioinnissa tullaan päätyään johtopäätöksiin hankkeen merkittävistä vaikutuksista. Vaikutuksen merkittävyys tarkoittaa ympäristössä tapahtuvan muutoksen suuruutta, kun huomioidaan muutosta aiheuttavan vaikutuksen suuruus ja ympäristön kyky vastaanottaa vaikutus eli vaikutuksen kohteen herkkyys (Kuva 5-2). Kohteen herkkyyden arvioimiseen liittyy myös kohteen arvo eri kohderyhmille kuten esim. asukkaille tai elinkeinoharjoittajille.



Kuva 5-2. Vaikutusten merkittävyyden määrittäminen.

Arviointimenettelyssä vaikutuksen suuruus ja kohteen herkkyys sekä lopullinen vaikutuksen merkittävyys jaetaan neljään suuruusluokkaan: vähäinen, kohtalainen, suuri ja erittäin suuri. Vaikutukset ja niiden merkitys ovat joko kielteisiä tai myönteisiä ympäristölle. Vaikutuksen kokijan arvot ja tavoitteet määrittävät, mikä on kielteistä ja mikä myönteistä. Laki ja muu ohjeistus määrittävät, mikä on hyväksyttävää toimintaa ja mille toiminnalle tarvitaan erilisiä lupia, jotka rajoittavat haitallisiksi koettuja toimintoja.

5.2. Arvioitavien ympäristövaikutusten rajaukset

Ympäristövaikutusten arvioinnissa keskitytään erityisesti merkittäviin ympäristövaikutuksiin. Arviointiohjelmavaiheessa tunnistettiin keskeisiksi arvioitaviksi vaikutuksiksi tässä hankkeessa:

- liikenteelliset vaikutukset ja liikenneturvallisuus,
- vaikutukset maankäyttöön,
- vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön,
- vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen,
- vaikutukset elinkeinoelämään,
- sulfaattimaiden vaikutukset ja tulvariskialueet,
- luontovaikutukset rakentamattomille metsäisille alueille, vesistöjen varsille ja metsäsaarekkeisiin, joihin tievaihtoehtojen maastokäytävät kohdistuvat ja
- vaikutukset direktiivilajeihin

Lisäksi yleisellä tasolla ilmastovaikutukset ja resurssitehokkuus ovat merkittäviä vaikutuksia.

Ympäristövaikutusten laajuus ja merkitys riippuu vaikutuksen luonteesta. Erityyppiset ympäristövaikutukset kohdistuvat alueellisesti eri tavoin. Osa vaikutuksista kohdistuu vain paikallisiin olosuhteisiin, osa koskettaa laajoja valtakunnallisia ja seudullisia kokonaisuuksia.

Tämän hankkeen ympäristövaikutusten tarkastelualueeseen kuuluu tiealueen välittömässä läheisyydessä olevien alueiden lisäksi sen ulkopuolella olevia alueita. Tiehankkeen toteuttaminen saattaa muuttaa luonnonoloja, maisemaa, ihmisten elinoloja, elinkeinoja ja viihtyvyyttä myös kauempana itse tiestä. Siksi vaikutusalueen laajuus vaihtelee muutamista metreistä (tien lähialueet) useisiin kilometreihin (avoimet maisematilat). Tätäkin laajemmalle kohdistuvat esimerkiksi vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja talouteen.

5.3. Selvitykset ja muu arvioinnissa käytettävä aineisto

Hankkeen ympäristövaikutusten arviointi pohjautuu seuraaviin keskeisiin aineistoihin sekä muihin arvioinnin aikana haettaviin ja tuotettaviin aineistoihin ja selvityksiin:

- Suunnitteluperusteet (2020)
- Tutkimusohjelman mukaiset maaperätutkimukset 2020-2021
- Lainvoimaiset ja valmisteilla olevat maankäyttösuunnitelmat; maakuntakaava, yleiskaavat, asemakaavat
- Aiemmat suunnitelmat
- Lähtötietomalli
- Maasto- ja maaperämalli
- Liikenneonnettomuustiedot
- Luontoselvitykset
- Kiinteistövaikutusselvitys.

5.4. Vaihtoehtojen vertailu

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksessa esitetään vaihtoehtojen vertailu. Sen tarkoituksena on tukea myöhemmin tapahtuvaa päätöksentekoa kuvaamalla eri vaihtoehtojen etuja ja haittoja eri näkökulmista. Vertailu tehdään käytettävissä olevan sekä YVAN yhteydessä toteutettavista lisäselvityksistä saatavan tiedon perusteella. Vaihtoehtoja vertaillaan niiden vaikutusten merkittävyyteen perustuen. Merkittävyys kuvaa samanaikaisesti vaikutusten suuruutta ja vaikutuksen kohteena olevan ympäristön herkkyyttä kyseiselle vaikutukselle.

Eri vaikutuksia vertaillaan myös kuvailevan (kvalitatiivisen) ja määrällisen (kvantitatiivisen) vertailutaulukon avulla. Siihen kirjataan tarkasteltujen vaihtoehtojen keskeiset niin myönteiset kuin kielteiset vaikutukset.

6. Arvioitavat vaikutukset ja niiden arviointimenetelmät

6.1. Arvioitavien ympäristövaikutusten rajaukset

Arvioinnissa keskitytään tarkastelemaan luvussa 5.2 esitetyn mukaisesti hankkeen kannalta keskeisimmiksi tunnistettuja vaikutuksia. Näitä ovat tässä hankkeessa suunnittelutietojen perusteella arvioituna liikenteelliset vaikutukset ja liikenneturvallisuus, vaikutukset maankäyttöön, vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön, vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen, vaikutukset elinkeinoelämään, luontovaikutukset rakentamattomille metsäisille alueille, joihin tievaihtoehtojen maastokäytävät kohdistuvat, sulfaattimaiden merkitys ja tulvariskien vaikutukset sekä vaikutukset direktiivilajeihin. Lisäksi yleisellä tasolla ilmastovaikutukset ja resurssitehokkuus ovat merkittäviä vaikutuksia.

6.2. Liikenteelliset vaikutukset

Liikenteellisiä vaikutuksia selvitetään asiantuntija-arvioiden, liikenne-ennusteiden, erilaisten analyysiohjelmistojen sekä tarvittaessa liikenteen simulointiohjelmistojen avulla. Liikenteellisistä vaikutuksista tutkitaan muun muassa liikenneverkkovalintojen kuormitusta, liikenneturvallisuutta, liikennejärjestelyjen toimivuutta sekä matka-aikojen ennakoitavuutta ja keskimääräistä pituutta. Ne toimivat pohjana myös muille vaikutusten arvioinneille, kuten ympäristölliset vaikutukset ja yhteiskuntataloudelliset arviot. Vaihtoehtojen liikenneturvallisuus varmistetaan tieturvallisuusarvioinnin periaatteilla.

Vaihtoehtojen vaikutuksia liikenteeseen ja liikkumiseen kuvataan asiantuntijoiden arviona sekä käyttäen Väyläviraston käyttämiä arviointimenetelmiä ja laskentaohjelmistoja. Liikenteellisiä vaikutuksia arvioidaan vertaamalla toteutusvaihtoehtoja 0+-vaihtoehtoon nykyisellä liikennemäärällä sekä vuoden 2050 liikenne-ennusteiden mukaisella liikennemäärällä. Liikenne-ennuste toimii pohjana myös muille vaikutusten arvioinneille, kuten ympäristölliset vaikutukset ja yhteiskuntataloudelliset arviot. Liikenne-ennusteen herkkyystarkasteluja tehdään tarpeen mukaan määrittämällä skenaariot liikenteen kasvun maksimi- ja minimikehitykselle. Liikennemäärien kasvuvaihtoehtojen perusteella arvioidaan vaiheittain toteuttamisen toimenpiteet ja niiden suositeltavat ajankohdat.

Työssä arvioidaan vaiheittain liikenteen sujuvuuden, turvallisuuden, melu- ja muiden ympäristöhaittojen jne. kehittymistä ja selvitetään, missä vaiheessa tietyt toimenpiteet tulevat välttämättömiksi, jotta liikennejärjestelmän toimivuus turvataan tai jotta liikenteen ympäristö- tai muut haitat eivät muodostu sietämättömiksi.

Arvioinnissa kuvataan ja vertaillaan seuraavia liikenteellisiä vaikutuksia:

- a) Vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen eli liikenteelliseen palvelutasoon määritellään Liikenneviraston IVAR-ohjelmistolla (IVAR = Investointihankkeiden Vaikutusten ARvointi) erikseen henkilö- ja tavaraliikenteen osalta. Vaikutukset käyttäjäryhmittäin selvitetään myös, esimerkiksi lyhyt- ja pitkämatkainen liikenne sekä maatalousliikenne. Liikenteellistä palvelutasoa kuvataan niin sanotun HCM-asteikon luokituksella A–F. Kriittisten liittymäjärjestelyjen toimivuutta arvioidaan tarvittaessa lähtötietojen mahdollistaessa liikenteellisellä simuloinnilla esimerkiksi Synchro/ SimTraffic- tai HCS-ohjelmistolla.
- b) Vaikutuksia tien lähiympäristön asukkaiden liikkumiseen ja liikenneyhteyksiin kuvataan alueittain arviomalla muun muassa parannettavan päätien estevaikutuksia sekä liittymä- ja rinnakkaistiejärjestelyjen vaikutuksia eri tienkäyttäjryhmille.
- c) Asiantuntija-arviona kuvataan vaikutuksia jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin. Selvitetään yhteydet yli- ja alikulkuineen sekä arvioidaan eri vaihtoehtojen estevaikutukset ja muutokset jalankulun ja pyöräilyn sujuvuuteen, turvallisuuteen ja käytettävyyteen.

- d) Vaikutuksia joukkoliikenteen olosuhteisiin, bussireitteihin sekä pysäkkeihin ja niiden yhteyksiin kuvataan asiantuntija-arvioina. Selvitetään joukkoliikenteen reitit, pysäkit, vuorot ja joukkoliikenneyhteyksien turvaaminen. Suunnittelun aikana kuullaan kunnan sekä alueen linja-autoliikenteen edustajien mielipiteitä joukkoliikennejärjestelyistä.
- e) Vaikutuksia liikenneturvallisuuteen kuvataan arvioimalla tien ja liittymien parantamisen vaikutusta vuosittaisten henkilövahinko-onnettomuuksien määrään sekä liikennekuolemien määrään. Arvio tehdään eri tietyyppien keskimääräisen onnettomuusriskin perusteella. Arvioinnissa voidaan käyttää hyväksi Liikenneviraston Tarva-ohjelmistoa.
- f) Työssä arvioidaan Suupohjan radan nykyinen merkitys sekä hankkeessa radalle tehtävien toimenpiteiden vaikutus tieliikenteeseen, estevaikutukseen, turvallisuuteen ja ympäristöön sekä Fingrid Oyj:n muuntajakuljetuksiin.

Tievaihtoehtoja vertaillaan myös alueella olevien tai suunniteltujen merkittävien yritysten ja laitosten kuljetusten kannalta (esim. uudet logistiikka-alueet). Vaihtoehtojen arvioinnissa käsitellään myös suuret erikoiskuljetukset sekä vaarallisten aineiden kuljetukset, joihin kohdistuvat vaikutukset ja riskit arvioidaan sanallisoin kuvauksin.

Häiriötilanteiden vaihtoehtoisten reittien mahdollisuudet kuvataan. Samoin tien rakennustyömaan aikaisia häiriöitä liikenteelle ja liikennejärjestelyjen mahdollisuuksia arvioidaan.

Vaihtoehtojen tekniset järjestelyt, sillat, melusuojaukset sekä pohjanvahvistukset yms. tekniset ratkaisut suunnitellaan sillä tarkkuudella, että vaihtoehtojen vaikutukset ympäristöön, haittojen hallintaan, kustannuksiin ja toteuttamiskelpoisuuteen voidaan arvioida luotettavasti.

6.3. Ympäristövaikutukset

6.3.1. Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja maankäyttöön

Tien parantaminen korvaamalla tasoliittymiä eritasoliittymillä ja rakentamalla tielle toinen ajorata ja mahdollinen rakentaminen uuteen maastokäytävään vaikuttavat nykyisten ja uusien toimintojen sijoittumiseen. Alueiden kytkeytyminen toisiinsa ja kuntien palveluiden saavutettavuus eri alueilta muuttuvat. Työssä arvioidaan asiantuntija-arviona maankäytön kehittämisen mahdollisuudet eri vaihtoehdoissa. Tämän pohjalta arvioidaan hankkeen vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen. Vaikutukset arvioidaan paikallisesti, maakunnallisesti ja valtakunnallisesti (valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutuminen). Arviointi tehdään yhteistyössä kuntien ja maakuntaliiton kaavoittajien kanssa.

Yhdyskuntarakenteellisen vaikutusarvioinnin näkökulmia ovat etenkin:

- vaikutukset elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin ja väestön liikkumismahdollisuuksiin
- vaikutukset maankäyttöliin kokonaisuuksiin ja taajamarakenteen kehityssuuntiin
- vaikutukset lähialueen maankäyttöön sekä maa- ja metsätalouden toimintaedellytyksiin
- edellisiin liittyvät vaikutukset olemassa oleviin palveluihin ja uusiin palvelukeskittymiin.

Esitys yleiskaavojen ja asemakaavojen laajennus- ja päivitystarpeista esitetään selkeässä taulukkomuodossa, johon on koottu kaavaotteet ja esitys mahdollisista laajennus- ja päivitystarpeista.

6.3.2. Vaikutukset luonnonoloihin ja luonnon monimuotoisuuteen

Tiehanke voi vaikuttaa luonnonoloihin suoraan tai välillisesti. Suorista vaikutuksista on kyse esimerkiksi silloin, kun rakentaminen kohdistuu suojeltavalle alueelle tai suojeltavan lajin elinympäristöön tai hanke muuttaa suojeltavan

alueen vesitaloutta siten, että luonnonolot muuttuvat epäedullisiksi. Välillisiä vaikutuksia voivat olla esimerkiksi estevaikutus tai melun aiheuttama häiriövaikutus. Vaikutuksia arvioitaessa hankkeen vaikutukset jaetaan rakennustöiden aikana syntyviin väliaikaisiin vaikutuksiin sekä pysyväisluonteisiin tienpidon aikaisiin vaikutuksiin.

Luontovaikutusten arvioinnin pohjaksi laaditaan selvitys alueen luonnonoloista. Selvitys perustuu sekä olemassa olevaan tietoon, että uusiin maastossa tehtäviin luontoselvityksiin. Vaihtoehtoisilta kantatien maastokäytäviltä selvitetään luonnonolot, kasvillisuuden yleispiirteet sekä arvokkaat luontokohteet ja uhanalaisten eliölajien esiintyminen. Lähötietoina käytetään mm. pohjakarttoja, ilmakuvia, Avoin tieto -ympäristö- ja paikkatietopalvelua, Suomen metsäkeskuksen avointa metsätietoa (mm. metsävarakuviot, erityisen tärkeät elinympäristöt), Eliölajit -tietojärjestelmän uhanalaistietoja (SYKE), Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen tietolähteitä sekä kunnista saatavia tietoja (mm. kaavojen luontoselvitykset).

Kasvillisuus- ja luontotyytit

Suunnittelualueen kasvillisuutta on selvitetty kasvukauden aikana kesä-elokuussa 2020. Erityistä huomiota kiinnitetään luonnonsuojelulain 29 §:n mukaisiin luontotyyppisiin, metsälain 10 §:n tarkoittamiin erityisen arvokkaisiin elinympäristöihin, METSO-kriteerit täyttäviin kohteisiin, uhanalaisiin luontotyyppisiin (Raunio ym. 2008) ja vesilain 2. luvun 11 §:n tarkoittamiin arvokkaisiin pienvesikohteisiin sekä uhanalaisten lajien esiintymiseen.

Hankealue on valtaosiltaan ihmisen voimakkaasti muokkaamaa, ei-luonnontilaista aluetta: viljeltyjä pelloja, pihapiirejä, tie- ja rata-alueita. Tällaisille kohteille ei resurssoitu maastotöitä, sillä ne eivät varmuudella sisällä kasvillisuudeltaan merkittäviä tai maankäytössä huomioitavia kohteita. Maastotyöt on kohdennettu rakentamattomille metsäisille alueille, vesistöjen varsille ja metsäsaarekkeisiin, joihin kantatievaihtoehtojen maastokäytävät kohdistuvat.

Viitasammakko

Kantatievaihtoehtojen vaikutuspiirissä olevat viitasammakon potentiaaliset kutualueet (lammikot, kosteikot) on kierretty maastossa kuunnellen lajin mahdollisia lajin soidinpulputuksia huhti-toukokuussa 2020. Kartoituksen tavoitteena on selvittää viitasammakoiden esiintyminen/mahdolliset lisääntymis- ja levähdysalueet.

Liito-orava

Liito-oravaselvityksen esiarviointi on tehty tarkastelemalla peruskarttoja, ilmakuvia, metsävaratietoja sekä olemassa olevia liito-oravatietoja, joiden perusteella maastokäynnit on kohdennettu. Liito-oravaselvityksen maastotyöt on tehty huhti-toukokuussa 2020. Maastokäyntien aikana havaittavat liito-oravan ulostepapanahavainnot kirjataan ylös ja merkitään GPS-paikantimeen. Lisäksi kirjataan ylös havainnot risu- ja kolopesistä. Lisääntymis- ja levähdysalueiden ja potentiaalisten elinalueiden rajaukset sekä kulkuyhteydet merkitään kartalle ja kuvataan raportissa maastohavaintojen, metsikkökuvioiden sekä ilmakuva- ja karttatulkintojen perusteella.

Lepakot

Selvityksen tavoitteena on havaita kantatien linjausvaihtoehtojen ympäristössä esiintyvät lepakkolajit ja paikallistaa lepakoille mahdolliset tärkeät elinympäristöt. Lepakoiden esiintymistä hankealueella selvitetään aktiivisin detektorikartoituksin kolmella käyntikerralla 2020: 1. käynti on tehty kesäkuussa, 2. käynti heinäkuussa lisääntymisyhdyskuntien hajaannuttua ja 3. käynti elokuulla. Kaikkina kartoitusöinä alueella on kuljettu mahdollisuuksien mukaan polkuja ja muita kulku-uria pitkin kuuntelemassa detektorilla lepakoita. Kartoitukset on aloitettu noin puoli tuntia auringonlaskun jälkeen, jolloin lepakot lähtevät liikkeelle. Alueelle on jätetty automaattisesti tallentavia passiividetektoreita (3 kpl) nauhoittamaan lepakoiden päästämiä kaikuluotaussignaaleja kesäkuun 2020 alusta lähtien. Passiividektoreiden paikkoja on vaihdeltu maastokauden aikana ympäri selvitysalueutta ja ne on tarkoitus pitää maastossa elokuun loppuun asti. Raportissa esitetään kaikki selvityksessä havaitut lepakot sekä niiden käyttämät lisääntymis-, levähdys- ja ruokailualueet noudattaen Suomen lepakotieteellisen yhdistyksen ohjeistusta.

Linnusto

Maastossa selvitysalueen pesimälinnustoa selvitetään maalinlustolaskennassa yleisesti käytettyjä kartoitus- ja pistelaskentamenetelmiä (esim. Koskimies & Väisänen 1988, Koskimies 1994) käyttäen. Peltolueilla selvitykset tehdään piste- ja kiertolaskennalla ja metsäalueilla kartoituslaskennalla. Tavoitteena on selvittää erityisesti uhanalaisien ja muiden huomionarvoisten lajien esiintyminen kantatien linjausvaihtoehtojen ympäristössä sekä tunnistaa lajien kannalta potentiaaliset elinympäristöt. Pesimälinnustoselvitysten maastotyöt (5 maastopäivää) ovat ajoittuneet pääosin touko-kesäkuulle 2020.

Muuttavista ja levähtävistä linnuista kerätään olemassa olevaa tietoa hankealueen merkityksestä muuttolinnustolle (kerääntymä-, levähdys- ja ruokailualueet). Keskeisimmät lähtötiedot FINIBA ja MAALI (maakunnallisesti tärkeät lintualueet) viimeisen 10 vuoden -aineistot, jotka kattavat muuttolinnuston kannalta keskeiset levähdysalueet, on tässä arvioinnissa käytössä. Näiden lisäksi tiedustellaan aikaisempia tietoja (esim. TIIRA-havainnot) mahdollisuuksien mukaan paikalliselta lintutieteelliseltä yhdistykseltä. Muuttavien/levähtävien lintujen selvitys ei sisällä varsinaista maastotyötä.

Päiväpetolintujen mahdollisia reviireitä hankealueelta on selvitetty havainnoimalla petolintujen reviiri- ja saalistuslentoja kiikarin ja kaukoputken avulla huhti-kesäkuussa 2020 kahtena maastopäivänä. Lisäksi pesäpaikkoja ja poikueita etsitään maastosta muiden maastotöiden ohessa. Lähtötietoina hankitaan hankealueelle ja sen läheisyyteen sijoituvien isojen petolintujen (kotkat, sääksi, muuttohaukka) sekä muiden petolintujen (haukat, pöllöt) pesäpaikkatiedot Helsingin yliopiston rengastustoimistosta, ELY-keskuksesta sekä Metsähallituksesta.

Riistaeläimet

Työn aikana selvitetään myös pääpiirteittäin riistaeläinten käyttämät kulkureitit ja muut riistaeläimille tärkeät elinympäristöt sekä ollaan yhteydessä paikallisiin riistanhoitoyhdistyksiin. Toimivaksi havaittu yhteistyömuoto ja tiedon välityskanava on esimerkiksi tiehankkeen yhteydessä toteutettava työpajatoiminta. Vaikutukset riista- ja pieneläinten liikkumiseen arvioidaan asiantuntija-arviona. Selvitys ei sisällä maastotyötä.

Luonnonsuojelualueet

Tarkasteltavat tievaihtoehdot eivät sijoitu Natura-alueille tai muille luonnonsuojelualueille. Etäisyydet ovat lähimmillään 2-3 kilometriä tarkasteltavista tielinjausvaihtoehdoista, jolloin todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia ei niihin käytännössä muodostu (lähimpien Natura-kohteiden suojeluperusteena on luontodirektiivi). Vaikutuksia suojelualueisiin arvioidaan käytettävissä olevan aineiston perusteella hyvin tiiviisti.

Vaihtoehtojen vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen, arvokkaisiin luontokohteisiin, arvokkaisiin pienvesikohteisiin, suojeltaviin lajeihin ja selvitysalueen ekologiaan yhteyksiin arvioidaan asiantuntija-arviona perustuen lajien ja luontotyyppien ekologiaan sekä häiriöherkkyyteen. Lisäksi annetaan suosituksia haitallisten vaikutusten lieventämiseksi. Haitallisia vaikutuksia voidaan vähentää esimerkiksi osoittamalla viherkäytävien paikat eläinten jo käyttämille kulkureiteille, turvaamalla liito-oravien puustoiset kulkuyhteydet elinympäristöjen välillä ja ajoittamalla rakennustoimenpiteet linnustoiden kannalta merkittävillä alueilla ajankohtaan, jolloin haitallisia vaikutuksia linnuston peennälle tai muutolle ei synny.

6.3.3. Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Pinta- ja pohjavesivaikutusten arviointi pohjautuu pääasiassa suunnittelualueen olemassa olevaan tietoon pintavesistä, vedenottamoista, lähteistä, pohjavesitutkimuksista ja -selvityksistä. Lisäksi arvioinnissa käytetään suunnittelualueen maa- ja kallioperätietoja sekä maastokarttoja. Tietoja täydennetään tarvittaessa arviointiselostusvaiheessa. Suunnittelualueen pinta- ja pohjavedet sekä niiden arvot (mm. luonnontila) selvitetään yhdessä Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen asiantuntijoiden kanssa.

Pinta- ja pohjavesivaikutuksia arvioitaessa määritellään liikenteestä ja rakentamisesta aiheutuvat riskilähteet ja pohditaan yleispiirteisesti niiden vaikutuksia alueen vesistö- ja pohjavesiolosuhteisiin ja vesitasapainoon. Vaikutusten arvioinnissa huomioidaan erityisesti vaikutusten merkittävyys (akuutti/pitkäaikainen vaikutus) vesien ekologisen tilan kannalta. Vaikutusten arvioinnissa huomioidaan happamien sulfaattimaiden aiheuttaman happaman valuman aiheuttama riski.

Myös tienpidon vaikutukset pinta- ja pohjaveden laatuun arvioidaan. Vaikutusten arvioinnissa eritellään rakennustyön aikaiset ja tienpidon aikaiset vaikutukset. Keskeistä on löytää suunnitelmaratkaisut, joilla haitalliset vaikutukset vesitalouteen ovat mahdollisimman vähäisiä.

Vaikutusten arvioinnissa käytetään hyödyksi Liikenneviraston julkaisemaa tutkimusta "Maanteiden hulevesien laatu". Tutkimuksessa on selvitetty eri tiekohteissa, minkä laatuisia ovat tieltä valuvat hulevedet. Saatujen tulosten pohjalta voidaan määritellä ja tehdä toimenpiteitä, joilla voidaan parantaa tieltä valuvien hulevesien laatua ennen kuin ne johdetaan vesistöön.

6.3.4. Tulvavaikutukset

Alavalla maalla tien suunnittelun geometriassa on erityisesti huomioitava kuivatus- ja tulva-asiat. Lähtökohtana on, että kohteen luonnolliset vesipinnat huomioidaan tien geometrian suunnittelussa. Lisäksi on huomioitava, että tien tulee olla liikennöitävissä hankkeen alussa määritetyillä tulvavesikorkeuksilla. Vaikutusten arvioinnissa hyödynnetään Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen vuonna 2015 laatimaa Kyrönjoen vesistöalueen tulvariskien hallintasuunnitelmaa vuosille 2016-2021. Lähtökohtaisesti merkittävät liikenneyhteydet eivät saa katketa erittäin harvinaisella tulvalla (1/250a).

Vaihtoehtojen vaikutukset tulviin arvioidaan. Asiantuntijatyönä tarkastellaan, katkaiseeko tielinjaus tulvauomia, muuttaako tiestö tulva-alueita tai tulvaherkkyttä. Hankealueen sillat voivat padottaa haitallisesti ja lisätä jääpatoherkkyttä. Alueella voi olla myös esimerkiksi tulvavaarassa olevia alikulkukäytäviä.

6.3.5. Vaikutukset maa- ja kallioperään sekä luonnonvarojen käyttöön

Merkittävin osa väylän vaikutuksista maa- ja kallioperään aiheutuu rakentamisaikaisista massansiirroista. Tämä korostuu erityisesti käytettäessä uutta maastokäytävää. Massansiirtojen määriin ja laatuun vaikuttavat käytetyt pysty- ja vaakageometria sekä tarvittavat pohjanvahvistukset. Rakentamisaikaiset vaikutukset esitetään arviointiselostusvaiheessa alustavien teknisten suunnitelmien perusteella. Pohjanvahvistustarve arvioidaan olemassa olevien ja hankkeen aikana tehtävien, täydentävien pohjatutkimusten perusteella.

Suunnittelussa tarkastellaan alustavasti ylijäämämassojen (kallio- ja maamassat) sijoitusmahdollisuudet sekä penkereisiin tarvittavien maa- ja louhemassojen saatavuus ja määrät.

6.3.6. Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön

Maisemaan, kulttuuriympäristöön ja -historiaan kohdistuvien vaikutusten arvioinnin lähtötietoina käytetään kartta-aineistoja, laadittuja maisema- ja historiaselvityksiä sekä muita alueelle laadittuja suunnitelmia, ilmakehän aineistoa sekä viranomaisten rekisteritietoja. Valtakunnallisesti arvokkaita kohteita koskien lähtötietona on RKY2009-kohdeluettelo sekä rakennusperintökohteet eli rakennussuojelulailla, asetuksella 480/85, kirkkolailla ja rautatiesopimuksella 1998 suojellut kohteet. Maakunnallisia alueita ja kohteita koskien lähtötietona ovat vuoden 2005 kokonaismaakuntakaava ja tämän jälkeen Etelä-Pohjanmaan liitossa laadittu rakennusinventointiraportti. Näiden lisäksi hankealueen lähistöllä on Ilmajoen puolella paikallisesti arvokkaita yleis- ja asemakaavoissa sr-merkinnöillä huomioituja rakennuksia.

Maisemakuvaa ja maisemarakennetta koskevien vaikutusten arvioinnissa tunnistetaan hankkeen kannalta oleelliset maisemallisesti ja maisemakuvallisesti merkittävät ja herkät alueet sekä maisemassa erottuvat maamerkit, solmu-kohdat ja reunavyöhykkeet. Nämä ja muut maisemarakenteen keskeiset tekijät kuvataan maisema-analyysikartalla. Maisema-analyysin ja maastokäynnin perusteella arvioidaan maisemarakenteeseen, maisematilaan ja -kuvaan kohdistuvat vaikutukset sekä vaikutusten todennäköisyys ja merkittävyys. Arvioinnissa keskitytään maisema- ja taajama-kuvaa merkittävästi muuttaviin vaikutuksiin. Alueisiin, joihin kohdistuu voimakkaimpia maisemallisia vaikutuksia, havainnollistetaan virtuaalimalliin pohjautuvien havainnekuvien avulla.

Tielinjausten alueelle ja niiden läheisyyteen sijoittuvien kulttuuriympäristöjen ja kohteiden osalta tarkistetaan maastokäynnillä valtakunnallisten ja maakunnallisten arvoalueiden ja kohteiden nykytilanne. Paikallisesti arvokkaat alueet ja kohteet tunnistetaan maastokäynneillä ja arvotetaan maastokäynnin ja tausta-aineistojen perusteella. Analyysin perusteella arvioidaan kulttuuriympäristön arvoihin kohdistuvat vaikutukset ja niiden merkittävyys.

Selvitysalueelle, tarkasteltavien linjausten ympäristöön, toteutetaan muinaisjäännösinventointi. Inventoinnissa selvitetään suunnittelualueen muinaisjäännökset (sm) ja muut suojeltavaksi arvioitavat kulttuurihistorialliset jäännökset (s).

Arviointityössä esitetään toimenpidesuositukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön sekä muinaisjäännöksiin kohdistuvien vaikutusten lieventämiseksi tai ehkäisemiseksi eri vaihtoehtoissa sekä mahdolliset lisäselvitystarpeet.

6.3.7. Meluvaikutukset

Liikenteen meluvaikutukset arvioidaan laskennallisesti SoundPlan -melunlaskentaohjelmistolla. Laskenta toimii maastomallin pohjalta ja ottaa siten huomioon mm. maaston muodot, rakennukset ja meluesteet.

Ohjelma laskee ajoneuvoliikenteen melutasot desibeleinä (dB) yhteispohjoismaiseen tie- liikenteen laskentamalliin (1996) perustuen. Melutilannetta verrataan valtioneuvoston päätöksen VNp 993/1992 mukaisiin melun ohjearvoihin. Meluvaikutukset määritellään nyky- ja ennustetilanteista seuraavasti:

- laskennat laaditaan pääväylien melusta nykytilanteesta vuonna 2020 nykyisillä liikennejärjestelyillä sekä ennustetilanteesta vuonna 2050 YVAssa arvioitavilta vaihtoehtoisilta linjauksilta. Melulaskennoissa otetaan huomioon nykyiset meluesteet.
- melulaskennat laaditaan päiväaikaista (klo 7–22) ja yöaikaista (klo 22–7) melutilanteista, näistä ohjearvon suhteen määräävä tilanne otetaan meluntorjunnan lähtökohdaksi.
- laskentojen perusteella vaihtoehtoille määritellään alustavat meluntorjunnan tarpeet (kohteet ja alustava mitoitus)

Liikenteen meluvaikutuksia ja vaihtoehtojen vertailua tarkastellaan melualueille sijoittuvien asukasmäärälaskentojen perusteella. Asukasmäärät melualueilla jaotellaan 50–55 dB, 55–60 dB, 60–65 ja yli 65 dB vyöhykkeisiin. Vaihtoehtojen välisten vaikutusten vertailemiseksi tarkastellaan myös muita melulle altistuvia herkkiä kohteita, mm. loma-asuntoja, kouluja, hoitolaitoksia, luonnonsuojelualueita yms.

Mallinnuksen lähtötietoina käytetään mm. Maanmittauslaitoksen maastotietokantaa ja korkeusmallia (maastomalli, rakennuskanta), työn aikana laadittavia tielinjausten pintamalleja (väylien pintatasaus), kuntien paikkatietoaineistoja (herkät kohteet) sekä ELY-keskuksen tietokantaa melualueiden asukasmäärästä.

6.3.8. Vaikutukset ilmaan ja ilmastoon

Ympäristövaikutusten arvioinnissa huomioidaan tieliikenteen aiheuttamat pakokaasupäästöt, mm. hiilidioksidi (CO₂), hiilimonoksidi (häkä), typen oksidit ja hiukkaset. Päästöjen määrät (tonnia vuodessa) lasketaan IVAR-ohjelman (IVAR = Investointihankkeiden Vaikutusten ARviointi) avulla eri hankevaihtoehtoille. Vaihtoehtoja voidaan siten verrata toisiinsa liikenteen kokonaispäästömäärien osalta.

Päästöjen leviäminen tien ympäristöön ja siitä aiheutuvat pitoisuudet suhteessa ilmanlaadun tavoitearvoihin arvioidaan asiantuntija-arviona käyttäen apuna julkaistuja tietoja mm. ilmanlaatuvyöhykkeistä. Ilmanlaatuvyöhykkeet ovat

keino arvioida teiden tai katujen lähialueiden soveltuvuutta asumiseen sekä muiden toimintojen kuten koulujen sijoittamiseen perustuen liikennemääriin sekä liikenteen ja kohteen välisiin etäisyyksiin. Lähteenä käytetään mm. Uudenmaan ELY-keskuksen julkaisua "Ilmanlaatu maankäytön suunnittelussa. Opas 2/2015".

Hankkeen ilmastoon aiheuttamia vaikutuksia arvioidaan yleisellä tasolla hankkeen kokoluokka huomioiden.

6.3.9. Tärinä

Liikenteestä ja tien rakentamisesta aiheutuva tärinä ympäristöhaittana koetaan yleensä asumismukavuuden heikkenemisenä ja häiriintymisenä sekä mahdollisesti pelkotiloina rakenneaurioista tai kiinteistön arvonalenemisena. Usein tärinä koetaan epämiellyttäväksi yhdessä melun kanssa.

Työssä kuvataan liikenteestä sekä rakentamisaikaisesta toiminnasta aiheutuvan tärinän luonnetta, syntytapaa ja leviämistä ympäristöön. Ympäristöhaittana tärinää on vaikeampi arvioida kuin melua. Liikennetärinän arvioinnissa huomioidaan muun muassa vaihtelut suunnittelualueen maaperäolosuhteissa, tien ja tarkasteltavan kohteen välinen etäisyys, ajonopeudet ja ajoneuvojen paino. Lisäksi rakennusten rakenneratkaisut sekä rakennustyyppi vaikuttavat tärinähaitan arvioinnissa.

Työssä kuvataan myös rakentamisaikaisten, eri työtavoista aiheutuvien ja ympäristöön leviävien tärinähäiriön luonnetta sekä vahingollisuutta. Tärinää aiheuttavia rakennustoimenpiteitä ovat muun muassa kallion louhinta, pehmeillä maaperäalueilla paalutus, maantiivistys sekä kaivantojen ponttiseinien lyönti. Näiden lisäksi arvioidaan työmaa-liikenteen aiheuttama tärinähaitta.

Liikennetärinän arviointimenetelmänä ja tärinäleviämismallina käytetään VTT:n laatimia liikennetärinän arviointiohjeita. Tarkastelu perustuu suojaetäisyydestä tarkasteluihin sekä laskennalliseen mallintamiseen. Rakennusaikaista tärinää arvioidaan laskennallisesti julkaisun RIL 253-2010 "Rakentamisen aiheuttamat tärinät" mukaisesti. Arviointiprusteena käytetään arviointiohjeiden mukaisia tavoite- ja vertailuraja-arvoja.

6.3.10. Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen

Hankkeen ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia ovat asuin- ja elinympäristön viihtyisyyteen, turvallisuuteen, liikkumismahdollisuuksiin, saavutettavuuteen (estevaikutus), yhteisöllisyyteen ja paikalliseen identiteettiin, ympäristön ulkoilu- ja virkistyskäyttömahdollisuuksiin, palveluihin ja elinkeinotoimintaan sekä hyvinvointiin kohdistuvat vaikutukset. Ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen kohdistuvia vaikutuksista käytetään myös nimitystä sosiaaliset vaikutukset.

Sosiaalisten vaikutusten tunnistamisessa ja arvioinnissa selvitetään ne ryhmät ja alueet, joihin vaikutukset erityisesti kohdistuvat. Vaikutusarvioinnin lähtöaineistona käytetään hankkeen muiden vaikutusarviointien tuloksia, sidosryhmätyöpajojen tuloksia, YVA-ohjelmasta annettuja mielipiteitä ja lausuntoja, muuta työn aikana eri tavoin saatavaa palautetta (vuorovaikutustilaisuudet, internet, karttapalautepalvelu) sekä kartta- ja tilastoaineistoja.

Sosiaalisten vaikutusten asiantuntija-arvioinnissa analysoidaan ja vertaillaan sekä kokemuseräistä (subjektii-vista) että mitattua (objektii-vista) tietoa. Ihmisiin kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa pyritään saamaan paikallisilta asukkailta ja muilta toimijoilta näkemyksiä siitä, mitä ovat hankkeen merkittävimmät sosiaaliset ja elinkeinotoimintaan kohdistuvat vaikutukset. Asukkaiden ja muiden osallisten näkemyksiä tarkastellaan suhteessa muihin vaikutusten arvioinnin tuloksiin.

6.3.11. Vaikutukset terveyteen

Terveyteen kohdistuvat vaikutukset arvioidaan asiantuntija-arviona. Tärkeimpänä tukena toimivat laskennallinen melumallinnus ja ns. ilmanlaatuviyöhykkeet. Ilmanlaatuviyöhykkeiden avulla tarkastellaan suositus- ja minimietäisyyksiä liikenteen ja herkkien kohteiden välillä sekä lasketaan viyöhykkeille jäävien herkkien kohteiden (asuin- tai lomarakennus, hoito- tai oppilaitos, Natura- ja ls-alueet) määrät (Ilmanlaatu maankäytön suunnittelussa. Opas 2/2015, Uudenmaan ELY-keskus).

Keskeiset terveysvaikutukset hankkeen osalta liittyvät liikenneturvallisuuteen sekä liikenteen aiheuttamaan meluun ja ilmanlaatuvaikutuksiin. Terveysvaikutuksia voidaan arvioida tilastollisesti väestötasolla, joten melun tai ilmanlaadun terveysvaikutuksiin ei voida ottaa suoraan kantaa.

6.3.12. Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Arviointiselostukseen kootaan kunkin vaihtoehdon rakentamisen aikaiset vaikutukset osaksi vaihtoehtojen vertailua. Rakentamisen aikaisista vaikutuksista tarkastellaan pääasiassa liikenteelle, asutukselle ja elinkeinoille aiheutuvia haittoja. Tässä yhteydessä esitetään myös rakentamisen aikaisten haittojen kesto ja rakentamisalueen laajuus, mukaan lukien puuston poisto. Asutukselle aiheutuvien vaikutusten arvioinnissa huomioidaan asukkaiden liikkuminen viheralueilla ja kevyen liikenteen reiteillä. Lisäksi arvioidaan hankkeen rakentamisen aikaiset vaikutukset pohja- ja pintavesiin. Arvio perustuu asiantuntija-arvioihin kunkin vaihtoehdon vaatimista rakentamistoimenpiteistä sekä niiden sijainnista suhteessa asutukseen ja liikenneväyliin. Arviointiselostuksessa esitetään myös rakentamisen aikaisten haittojen lieventämistoimenpiteet. Materiaalitehokkuuden osalta määritellään ja tunnistetaan tavoitteet ja vaikutukset voidaan arvioida vain yleispiirteisellä tasolla johtuen suunnitteluvaiheesta ja -tarkkuudesta.

6.4. Yhteiskunta- ja liikennetaloudelliset vaikutukset

Vaikutusten arvioinnin yhteydessä arvioidaan myös tutkittavien vaihtoehtojen rakentamiskustannukset. Suunnitellut toimenpiteet sisältävät myös haittojen torjunta- ja/tai lieventämistoimenpiteet.

Hankkeen vaihtoehtojen yhteiskuntataloudelliset laskelmat laaditaan lähtökohtaisesti ajantasaisen ohjeistuksen perusteella sen hetken tilanteen mukaan, joka vallitsee tarkastelujen laadintaa aloitettaessa. Tätä YVA-ohjelmaa kirjoitettaessa voimassa on Liikenneviraston hankearviointiohje 13/2013, mutta hankearviointiohjeiden päivytystä valmisteluun ja uudet Väyläviraston ohjeet astuvat todennäköisesti voimaan lähiaikoina. Vastaavasti myös yksikkökustannusten pohjana käytetään Väyläviraston viimeisimpiä arvoja, jotka vielä tällä hetkellä ovat vuodelta 2013. Yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arvioinnissa ensisijainen päätyökalu on IVAR3-ohjelmisto, jossa käytössä olevat laskentamallit ja parametrit käytännössä määräävät ne periaatteet, joiden mukaan taloudelliset vaikutukset lasketaan.

Vertailuvaihtoehtona ovat pääosin nykyiset liikennejärjestelyt (0+), joiden kautta ennusteliikennemäärien mukainen liikenne kulkee. Vuosittaiset hyöty- ja kustannuserät muutetaan vertailukelpoisiksi diskonttaamalla ne erikseen sovittavaan hankkeen avaamisvuoteen. Yhteiskuntataloudelliset vaikutukset (hk-suhde) lasketaan joko IVAR3-ohjelmistolla tai liikenneverkkokuvauksen avulla, jos eri vaihtoehtojen verkolliset vaikutukset ja niihin liittyvät erot sen vaativat.

6.5. Yhteisvaikutukset

Arviointityössä tarkastellaan, onko tällä tiehankkeella ja muilla samalle alueelle sijoittuvilla hankkeilla yhteisiä ympäristövaikutuksia. Tässä hankkeessa mahdollisia yhteisvaikutuksia aiheuttavia hankkeita ovat muun muassa meneillään olevat kuntien kaavoitushankkeet (käsitelty luvussa 4.2).

Caruna Oy suunnittelee uutta Seinäjoki-Jurva 110 kV voimajohtohanketta, joka sijoittuisi toteutuessaan Ilmajoen kunnan sekä Kurikan ja Seinäjoen kaupunkien alueille. Kyseisellä voimajohtohankkeella voi olla yhteisvaikutuksia kantatie 67 parantamishankkeen kanssa, koska suunniteltu voimajohto sijaitsee hankealueella. Voimajohtojen toinen päätepiste on Seinäjoen sähköasema ja voimajohtoa on suunniteltu hankealueen alueella nykyisen Seinäjoki-Tuovila 400+110 kilovoltin voimajohtojen viereen. Hankkeen suunnittelussa otetaan huomioon kyseinen voimajohtohanke ja arvioidaan mahdolliset yhteisvaikutukset voimajohtohankkeen ja tien parantamishankkeen välillä.

7. Epävarmuustekijät, haitallisten vaikutusten rajoittaminen ja seuranta

7.1. Epävarmuustekijät

Ympäristövaikutusten arviointiin liittyvät epävarmuudet kuvataan kunkin vaikutusarvioinnin osalta. Epävarmuustekijät ovat osa suunnittelu ympäristöä ja ympäristövaikutusten arviointia. Kaikkia arviointiin liittyviä seikkoja ei tunneta riittävän tarkasti ja toisinaan vaikutusten arvioinnissa on tarpeen käyttää oletuksia. Kaikki vaikutukset eivät myöskään ole mitattavia tai yksiselitteisiä. Epävarmuustekijät liittyvät muun muassa maankäyttösuunnitelmien toteutukseen, liikenne-ennusteeseen, hankkeen sosiaalisiin vaikutuksiin sekä useisiin muihin tekijöihin. Arvioitavaan toimintaan liittyvät epävarmuudet vähenevät hankkeen teknisen suunnittelun tarkentuessa YVA-menettelyn aikana. Arviointiselostuksessa kuvataan, miten arviointityön aikana jäljellä oleva epävarmuus voi vaikuttaa hankkeen arvioinnin tuloksiin ja tätä kautta hankkeen toteuttamiskelpoisuuteen.

7.2. Haitallisten vaikutusten rajoittamiskeinot

Haittojen torjunta ja lieventäminen ovat tärkeä osa suunnittelua. Ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä määritellään alustavat toimenpiteet, joiden avulla arvioituja haitallisia vaikutuksia on mahdollista ehkäistä, rajoittaa tai poistaa. Toimenpiteet esitetään arviointiselostuksessa. Haittoja ehkäiseviä toimenpiteitä voivat olla esimerkiksi:

- tien linjauksen tai tasauksen suunnittelu siten, että tien rakenteisiin vaadittavat maamassat saadaan pääosin tiealueelta. Lisäksi tasauksen suunnittelussa otetaan huomioon meluntorjunnan vaatimukset.
- meluntorjunnan suunnittelu
- tieympäristö viimeistellään maaston muotoilulla ja istutuksilla
- rakentamisen aikaisten toimenpiteiden suunnittelu siten, että tietyömaa aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa liikenteelle ja asutukselle
- pohjavesien suojaustoimenpiteiden suunnittelu
- paikallisten asukkaiden ja eläimistön kulkuyhteydet pyritään turvaamaan suunnittelemalla ali- ja ylikulkuja

Suunnitteluratkaisuja haettaessa pyritään ottamaan huomioon ratkaisujen taloudellinen, sosiaalinen ja ekologinen kestävyys.

7.3. Vaikutusten seuranta

Arviointityön aikana selvitetään, sijaitseeko vaikutusalueella tai sen välittömässä läheisyydessä kohteita, joihin kohdistuu merkittäviä haitallisia vaikutuksia tai joiden tarkkailu muutoin edellyttää seurantaohjelman laatimista. Tässä yhteydessä huomioidaan myös jo rakentamisaikaisten vaikutusten seuranta.

Seurattaviksi kohteiksi voidaan esittää alueita tai kohteita, joihin kohdistuvien vaikutusten kesto on pitkäaikainen tai kertautuva. Kohteita voidaan esittää seurattavaksi myös, mikäli vaikutusta ei pystytä tarkasti määrittelemään arviointimenettelyn aikana tai haitallisten vaikutusten oletetaan lisääntyvän toteuttamisen jälkeen. Ehdotus mahdollisesta vaikutusten seurantaohjelmasta ja seurannan toteutuksen vastuutahot esitetään arviointiselostuksessa.

8. Jatkosuunnittelu, luvat ja päätökset

8.1. Jatkosuunnittelu

YVA-ohjelman valmistumisen ja nähtävillä olon jälkeen hankkeen yhteysviranomaisen Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus antaa ohjelmasta lausuntonsa kuultuaan sitä ennen alueen asukkaita ja viranomaisia. Lausunnon perusteella toteutetaan itse vaikutusten arviointi ja laaditaan YVA-selostus. YVA-selostuksen valmistuttua yhteysviranomaisen antaa siitä perustellun päätelmän. Arviointiselostuksesta saadun yhteysviranomaisen perustellun päätelmän jälkeen hankkeesta vastaava tekee päätöksen jatkosuunnitteluun valittavasta vaihtoehdosta. Tavoitteena on, että yhteysviranomaisen lausunto saadaan syksyllä 2021.

Valitusta vaihtoehdosta laaditaan tämän jälkeen liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukainen yleissuunnitelma, josta annetaan saman lain mukainen hyväksymispäätös suunnitelman käsittelyn jälkeen. Ennen hankkeen toteuttamista laaditaan yleissuunnitelman hyväksymisen jälkeen tiesuunnitelma ja rakentamisen yhteydessä rakennussuunnitelma. Valittu linjausvaihtoehto toimii myös kuntien tulevan maankäytön suunnittelun lähtökohtana.

Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sitä puoltaa. Tiesuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kyse on vaikutuksiltaan vähäisestä poikkeuksesta ja kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeus välittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.

8.2. Hankkeen toteutusaikataulu

Hankkeen toteutusaikataulu ei ole YVA-vaiheessa tiedossa. Nyt käynnissä olevalla suunnitteluvaiheella haetaan ensisijaisesti tielinjauksen ja maankäytön yhteensovittamisen ratkaisuja tuleville vuosikymmenille. Suunnitteluratkaisujen tarkastelu painottuu tulevaisuuteen noin 10–20 vuoden päähän.

8.3. Tarvittavat luvat ja päätökset

Seuraavassa on mainittu tiehankkeen toteuttamisen edellyttämät luvat:

- Yleissuunnitelman hyväksymispäätös.
- Tiesuunnitelman hyväksymispäätös.
- Kaavat: Yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Alueella, jolla on laadittavana tai muutettavana oikeusvaikutteinen kaava, voidaan ryhtyä toimenpiteisiin kaavan tavoitteisiin perustuvan yleissuunnitelman tai tiesuunnitelman laatimiseksi.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Yleissuunnitelmaa tai tiesuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Yleissuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kunta sitä puoltaa. Tiesuunnitelma voidaan hyväksyä vastoin voimassa olevaa asemakaavaa, jos kyse on vaikutuksiltaan vähäisestä poikkeuksesta ja kunta ja ne kiinteistönomistajat, joihin poikkeus välittömästi vaikuttaa, sitä puoltavat.

Sen estämättä, mitä 1 momentissa säädetään, voidaan maantie suunnitella, jos tien luonne huomioon ottaen tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön voidaan ilman kaavaakin riittävästi selvittää yhteistyössä kunnan ja maakunnan liiton kanssa.

- Yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa on otettava huomioon, mitä luonnonsuojelulaissa (1096/1996) ja sen nojalla säädetään.
- Ympäristölupa: Kivenlouhimo tai muu kuin maanrakennustoimintaan liittyvä kivenlouhinta, jossa kivialueesta käsitellään vähintään 50 päivää; kiinteä murskaamo tai kalkkikiven jauhatus tai sellainen tietylle alueelle sijoitettava siirrettävä murskaamo tai kalkkikiven jauhatus, jonka toiminta-aika on yhteensä vähintään 50 päivää (Ympäristönsuojelulaki 527/2014 liite 1, taulukko 2, kohta 7 c ja e).
- Poikkeuslupa luonnonsuojelulain ja -asetuksen piirissä oleviin kohteisiin kajoamiseen: Useimmiten viranomaisena toimii alueellinen ELY-keskus. Kunta päättää yksityisellä maalla olevan luonnonmuistomerkin rauhoituksen lakkaamisesta. Alueellinen ELY-keskus voi myöntää luvan poiketa lisääntymis- ja levähdyspaikan suojelusta erittäin tärkeän yleisen edun kannalta pakottavasta syystä (Luonnonsuojelulaki (1096/1996) ja -asetus (160/1997)).
- Maa-aineslupa kiven, soran, hiekan, saven ja mullan ottaminen pois kuljetettavaksi tai paikalla varastoitavaksi tai jalostettavaksi (Maa-aineslaki).
- Maisematyölupa: Maan läjitys, varastointi, puiden kaataminen yms. työ asemakaava-alueella tai yleiskaavassa määrättyllä alueella vaatii rakennusvalvontaviranomaisen myöntämän maisematyöluvan. Lupaa ei tarvita yleis- tai asemakaavan toteuttamiseksi tarpeellisten tai myönnetyn rakennus- tai toimenpideluvan mukaisten töiden suorittamiseen eikä vaikutuksiltaan vähäisiin toimenpiteisiin. Lupa ei ole myöskään tarpeen, jos toimenpide perustuu maantielain mukaiseen hyväksyttyyn tiesuunnitelmaan (Maankäyttö- ja rakennuslaki 128§).
- Vesilain mukainen lupa: Sillan rakentaminen on vesilain 3 luvun 3 §:n 4 kohdan (sillan tekeminen yleisen kulku- tai valtaväylän yli) mukainen luvanvarainen hanke. Sillan rakentamisesta ei saa aiheutua vesilain 3 luvun 4 §:n 2 momentin tarkoittamia haitallisia seurauksia. Rakentamisesta ei saa aiheutua myöskään ympäristönsuojelulain 5 §:n 1 momentin 2 kohdassa tarkoitettua ympäristön pilaantumista vesialueella.
- Kirjallinen ilmoitus tilapäistä melua tai tärinää aiheuttavasta toimenpiteestä: Toiminnanharjoittajan on tehtävä kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle kirjallinen ilmoitus tilapäistä melua tai tärinää aiheuttavasta toimenpiteestä, kuten rakentamisesta, jos melun tai tärinän on syytä olettaa olevan erityisen häiritsevää. Ilmoitusta ei tarvitse tehdä ympäristölupaa edellyttävästä toiminnasta eikä sellaisesta tilapäisestä toiminnasta, josta kunta on antanut ympäristönsuojelumääräykset ympäristönsuojelulain 202 §:n nojalla ja samalla määrännyt, ettei ilmoitusvelvollisuutta ole (Ympäristönsuojelulaki 527/2014 118 §).
- Museovirasto: Hanketta suunniteltaessa on hyvissä ajoin selvitettävä, saattaako hankkeen tai kaavoituksen toimeenpaneminen koskea kiinteää muinaisjäännöstä. Jos näin on, on siitä viipymättä ilmoitettava muinaistieteelliselle toimikunnalle asiasta neuvottelemista varten. Neuvottelussa on kuultava maanomistajaa. Jos neuvottelussa ei päästä yksimielisyyteen, on muinaistieteellisen toimikunnan alistettava asia valtioneuvoston ratkaistavaksi (Muinaismuistolaki 17§).

Lähdeluettelo

Caruna Oy (2017). Seinäjoki-Jurva 110 kV voimajohdon YVA-menettely. Ympäristövaikutusten arviointiselostus.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus (2015). Kyrönjoen vesistöalueen tulvariskien hallintasuunnitelma vuosille 2016-2021. Raportteja 110/2015.

Etelä-Pohjanmaan liitto. Valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet. Kokonaismaakuunkaava 2005. <https://www.epliiitto.fi/kaavakartta-ja-selostus>

Etelä-Pohjanmaan liitto (2019) Etelä-Pohjanmaan liiton maakunnallinen rakennusinventointi 2016-2017. Paikka-tietoaaineistot.

Etelä-Pohjanmaan liitto (2017a). Etelä-Pohjanmaan tulevaisuuden kevät. Maakuntasuunnitelma 2040 & maakuntaohjelma 2014-2017. https://www.epliiitto.fi/images/A_44_Etela-Pohjanmaan_tulevaisuuden_evaat_Maakuntasuunnitelma_2040_Maakuntaohjelma_2014-2017.pdf

Etelä-Pohjanmaan liitto (2017b). Tuoreita eväitä Etelä-Pohjanmaalle. Maakuntaohjelma 2018-2021. https://www.epliiitto.fi/images/A58_Etel%C3%A4-Pohjanmaan_maaakuntaohjelma_2018-2021_web.pdf

Etelä-Pohjanmaan liitto (2017c). Etelä-Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2017. https://www.epliiitto.fi/images/LJS_FINALrap.pdf

Etelä-Pohjanmaan liitto (2013). Maaseudun kulttuurimaisemat ja maisemanähtävyydet. Ehdotukset Pohjanmaan, etelä- ja Keski-Pohjanmaan valtakunnallisesti arvokkaiksi maisema-alueiksi 2013. Raportteja 83/2013. <http://www.maaseutumaisemat.fi/wp-content/uploads/2014/02/EPO-raportti-maakunnalliset.pdf>

Etelä-Pohjanmaan liitto (2013). Maaseudun kulttuurimaisemat ja maisemanähtävyydet. Ehdotukset Pohjanmaan, Etelä- ja Keski-Pohjanmaan maakunnallisesti arvokkaiksi maisema-alueiksi 2013. Raportteja 83/2013. <http://www.maaseutumaisemat.fi/wp-content/uploads/2014/02/EPO-raportti-maakunnalliset.pdf>

Ilmajoen kunta (2017). Ilmajoen kunnan rakennusperintöselvitys 2017, luonnos.

Ilmajoen kunta (2005-2012). Vireillä ja voimassa olevat asema- ja yleiskaavat. <https://ilmajoki.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus-ja-mittaus/hyvakasytyt-kaavat/>

Liikennevirasto (2012). Liikenneviraston maanteiden meluselvitys. EU:n ympäristömeludirektiivin (2002/49/EU) mukainen meluselvitys. ISBN 978-952-255-139-9

Museovirasto. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx

RIL 2010. RIL 253-2010 Rakentamisen aiheuttamat tärinät.

Seinäjoen kaupunki. <https://www.seinajoki.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu-ja-kaavoitus/>

Suomenselän lintutieteellinen yhdistys (SSLTY) (2013). Suomenselän maakunnallisesti arvokkaat lintualueet. MAALI –hankkeen loppuraportti. Suomenselän lintutieteellinen yhdistys ry. Raportti. 143 s.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (2015). Ilmanlaatu maankäytön suunnittelussa. Opas 2/2015.

Tilastokeskus (2020). Kuntien avainluvut.

KUVAILULEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 25/2020				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Ramboll Finland Oy		Julkaisu-aika Lokakuu 2020		
		Kustantaja /Julkaisija Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja /toimeksiantaja		
Julkaisun nimi Kantatie 67 parantaminen välillä Ilmajoki-Seinäjoki, YVA ja yleissuunnitelma Ympäristövaikutusten arviointiohjelma				
<p>Tiivistelmä</p> <p>Kantatie 67 alkaa Pohjanlahden rannikolta Kaskisista. Se yhdistää maakunnan keskeisen kasvukäytävän varren kaupunkeja Kauhajoki-Kurikka-Ilmajoki-Seinäjoki - akselilla ja palvelee lisäksi Länsi-Suomen rannikolle suuntautuvaa pitkämatkaista liikennettä. Suunnittelualue sijoittuu kantatiellä 67 Seinäjoen ja Ilmajoen välille. Suunnittelualue on välillä Hannuksela Ilmajoki – Itikka Seinäjoki. Tieosuuden pituus on noin 16 km. YVA-menettelyssä tarkasteltavat vaihtoehdot ovat vaihtoehto 0+ ja kehittämisvaihtoehdot 1,2 ja 3, jotka poikkeavat toisistaan lähinnä kantatien ja junaradan linjausten osalta.</p> <p>Kantatie 67 on Ilmajoen ja Seinäjoen välillä sekaliikennetie, jonka liikennejärjestelyt eivät ole enää riittävät kasvaneille liikennemäärille. Nykyinen kaksikaistainen tie tasoliittymineen on kiireesti parannettava korkeatasoisemmaksi. Hankkeen tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta vilkkaasti liikennöidyllä kaksikaistaisella tieosuudella korvaamalla tasoliittymiä eritasoliittymillä ja rakentamalla tielle toinen ajorata.</p> <p>Ympäristövaikutusten arvioinnissa keskitytään erityisesti merkittäviin ympäristövaikutuksiin. Arviointiohjelma vaiheessa tunnistettiin keskeisiksi arvioitaviksi vaikutuksiksi tässä hankkeessa liikenteelliset vaikutukset ja liikenneturvallisuus, vaikutukset maankäyttöön, vaikutukset maisemaan ja kulttuuriperintöön, vaikutukset ihmisten elinoloihin ja viihtyvyyteen, vaikutukset elinkeinoelämään, sulfaattimaiden vaikutukset ja tulvariskialueet, luontovaikutukset rakentamattomille metsäisille alueille, joihin tievaihtoehtojen maastokäytävät kohdistuvat, ja vaikutukset direktiivilajeihin. Lisäksi yleisellä tasolla ilmastovaikutukset ja resurssitehokkuus ovat merkittäviä vaikutuksia.</p> <p>Alueen asukkailla ja muilla intressiryhmillä on mahdollisuus osallistua suunnitteluun ja vaikutusten arviointiin. Näkemyksiä hankkeesta ja sen vaihtoehtoista kerätään koko suunnittelun ajan. Hankkeesta tiedotetaan asukkaille ja muille sidosryhmille tiedotteiden, postituslistan sekä internetin välityksellä.</p>				
Asiasanat (YSA:n mukaan) Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, YVA, ympäristövaikutusten arviointi, vaikutusten arviointi, aluerakenne, maankäyttö, maisema, melu, päästöt, liikenne, vuoropuhelu				
ISBN (Painettu)	ISBN (PDF) 978-952-314-869-7	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854
www www.doria.fi/ely-keskus		URN URN:ISBN:978-952-314-869-7		Kieli Suomi
Sivumäärä 79				
Julkaisun tilaukset				
Kustannuspaikka ja -aika Seinäjoki 2020			Painotalo	

RAPORTTEJA 25 | 2020

**KANTATIE 67 PARANTAMINEN VÄLILLÄ ILMAJOKI–SEINÄJOKI, YVA JA YLEISSUUNNITELMA
YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTIOHJELMA**

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-869-7 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-314-869-7

www.doria.fi/ely-keskus | www.ely-keskus.fi